

Der Bürgermeister

Hilden, den 27.05.2008
Az.: IV/61.1ext. ISR 73A-05



Hilden

SV-Nr.: IV/61-221

Beschlussvorlage

- Öffentlich -

Betr.: Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 73A, 5. Änderung (VEP Nr. 9) für den Bereich Mittelstraße / Bismarckstraße / Itter / Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz

- hier:
1. Abhandlung der Anregungen
 2. Beschluss des Durchführungsvertrags
 3. Satzungsbeschluss

Beratungsfolge:	Sitzung am:	TOP	Abstimmungsergebnis			Bemerkungen
			ja	nein	Enthaltung	
Stadtentwicklungsausschuss	11.06.2008	7.d				
Rat	18.06.2008	8 b				

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Hilden beschließt nach Vorberatung im Stadtentwicklungsausschuss:

1. Die eingegangenen Anregungen wie folgt abzuhandeln:

1.1 Schreiben der Unitymedia NRW GmbH vom 31.03.2008

Die Unitymedia NRW GmbH weist darauf hin, dass sich mehrere Telekommunikationsanlagen im Plangebiet befinden. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und finden Berücksichtigung in der weiteren Planung.

1.2 Schreiben des ADFC - Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club vom 20.04.2008

Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt. Die notwendigen Fahrradstellplätze können nachgewiesen werden. Eine entsprechende Regelung erfolgt durch den Durchführungsvertrag.

Die Festsetzung von Fahrradabstellanlagen ist jedoch nicht Bestandteil der Planzeichnung oder der textlichen Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes. Es erfolgt in Form einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung (Durchführungsvertrag) zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Hilden eine Regelung zur Quantität und Qualität von Fahrradstellplätzen. Über diesen Durchführungsvertrag wird geregelt, dass die Kosten für 50 Fahrradständer, die 100 Fahrradstellplätzen entsprechen, als öffentliche Infrastrukturmaßnahme am Standort (Bismarckstraße) durch den Vorhabenträger zu tragen sind. Der Freianlagenvorentwurf sieht bereits eine Summe von 87 Fahrradständern im direkten Umfeld des geplanten Gebäudes vor, von denen 58 direkt an der Bismarckstraße angeordnet sind. In der weiteren Planung sind Fahrradständer zu wählen, an denen beidseitig Fahrräder abgestellt werden können, hier wird der Fahrradständer Typ Hilden benannt. In der Berücksichtigung des Fahrradständer Typ Hilden, der eine größere Baubreite aufweist, können an den eingezeichneten Stellen des Freianlagenvorentwurfes an der Bismarckstraße inkl. Iltterbrücke die geforderten 50 Fahrradständer (vormals 58) errichtet werden. Die Zahl der Fahrradstellplätze wird folglich mit 100 angegeben. Somit wird den Anforderungen des ADFC entsprochen. Weiter wird im Rahmen der Detailplanung geprüft, inwieweit zusätzliche Fahrradstellplätze für Mitarbeiter und Bedienstete in der geplanten Tiefgarage untergebracht werden können.

1.3 Schreiben der HWK Handwerkskammer Düsseldorf vom 23.04.2008

Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Die HWK - Handwerkskammer Düsseldorf - weist darauf hin, die Standortbelange der dem Neubauvorhaben benachbarten Gewerbenutzungen zu berücksichtigen. In diesem Kontext wird auf die „Verträglichkeitsanalyse - Neubau eines Geschäftshauses für Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzung in Hilden, Mittelstraße“ hingewiesen, welches negative Auswirkungen auf die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche in Hilden oder in Nachbarkommunen durch das Vorhaben ausschließt.

1.4 Schreiben der Stadt Erkrath vom 14.04.2008

Die Anregungen der Stadt Erkrath werden zur Kenntnis genommen, jedoch bei der weiteren Planung nicht berücksichtigt. Die von der Stadt Erkrath erwähnte Regelung in § 24a LEPro besagt keineswegs, dass der bereits heute zu verzeichnende Mehr-Umsatz mit Be-

kleidung in Hilden, der höher ist als die Kaufkraft in dieser Branche vorhanden ist, nicht zulässig ist. Vielmehr heißt es dort: "Übersteigt der zu erwartende Umsatz der geplanten Einzelhandelsvorhaben in Hauptzentren die Kaufkraft der Einwohner im Gemeindegebiet (...) weder in allen noch in einzelnen der vorgesehenen Sortimentsgruppen, kann in der Regel davon ausgegangen werden, dass keine Beeinträchtigung zentraler Versorgungsbereiche (...) vorliegt." Es geht also um den Objektumsatz, hier rd. 14 Mio. €, der der Kaufkraft gegenüber zu stellen ist. Die "landesplanerische Kongruenz" ist erfüllt.

Die durchgeführte Analyse sollte zudem nachweisen, dass nicht nur "in der Regel davon ausgegangen werden" soll, sondern auch konkret keine Beeinträchtigung zu befürchten ist. Eine auf rd. 10 % prognostizierte Umsatzumverteilung gegenüber einem einzelnen zentralen Versorgungsbereich kann nicht als sicherer Hinweis auf den drohenden Verlust von planerisch erwünschten Versorgungsfunktionen gedeutet werden, zumal wenn die Bemessungsgrundlage (also der Umsatz der vorhandenen Anbieter dort) relativ gering ist. Eine in diesem Zusammenhang gerne zitierte "10 %-Regel" ist nur eine Faustformel, die keineswegs pauschal anzuwenden ist. Ein Umsatzrückgang in Alt-Erkrath um 0,6 Mio. € führt nach Einschätzung der Gutachter nicht zur Verdrängung von Magnetbetrieben oder dauerhaftem Leerstand.

Die Nachnutzung des nach dem hier geplanten Neubau nicht mehr von P&C genutzten bisherigen Gebäudes war zum Zeitpunkt der Begutachtung offen, sie wurde daher nur kurz auf S. 25 thematisiert. Dieser Aspekt ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens und wird folglich nicht weiter berücksichtigt.

Die beiden Erkrather Zentren Hochdahler Markt und Neuenhausplatz/Unterfeldhaus wurden nicht explizit im Untersuchungsbericht kommentiert. Tab. 6 auf S. 23 erwähnt aber "sonstige Standorte", zu denen auch diese beiden gegenüber dem Hauptzentrum Erkrath kleineren Zentren zählen. Dort sind nur relativ wenige, überdies (außer z.B. KIK) hauptsächlich kleinere Anbieter der Branche Bekleidung vorhanden, die aufgrund ihrer Marktbedeutung und Zielgruppen kaum in direkter Wettbewerbsbeziehung mit großen Bekleidungshäusern stehen. Mehrumsatz bei P & C bedeutet nicht zwingend weniger Umsatz bei diesen Anbietern. Eine funktionale Gefährdung der Zentren, die nur auf die Verlagerung/Erweiterung von P&C in Hilden zurückzuführen wäre, halten die Gutachter für ausgeschlossen. Eine von der Stadt Erkrath geforderte gutachterliche Untersuchung zu Auswirkungen auch auf diese Zentren erscheint vor dem Hintergrund der insgesamt geringen Umverteilungssumme wenig zielführend.

1.5 Schreiben der Stadtwerke Hilden vom 29.04.2008

Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt. Die Errichtung der Fahrradständer erfolgt nach Verlegung der Versorgungsleitungen und nach Verfüllung der Baugrube. Die genaue Lage der Fahrradstellplätze wird im vorhabenbezogenen Bebauungsplan nicht geregelt, es wird jedoch im Durchführungsvertrag benannt, dass 50 Fahrradabstellanlagen (entspricht 100 Stellplätzen) an der Bismarckstraße vorgesehen werden. In der weiteren Planung sind die im Vorentwurf gekennzeichneten Fahrradabstellanlagen auf die Lage der Leitungstrassen abzustimmen. So sind Fahrradständer oder sonstige Anlagen nicht oberhalb der Leitungstrassen anzuordnen.

1.6 Schreiben Behindertenbeirates vom 28.04.2008

Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und werden bei der weiteren Planung berücksichtigt. Es ist davon auszugehen, dass die entsprechenden DIN-Normen in Bezug auf die Anforderungen der Barrierefreiheit eingehalten werden und entsprechend in der Planung Berücksichtigung finden.

Die vom Behindertenbeirat benannten offenen Entwässerungsrinnen sind in dem Freianlagenvorentwurf als gestalterisches Element eingezeichnet. Dieser Vorentwurf ist jedoch noch nicht abschließend zu verstehen, im Zuge der Detailplanung sind Änderungen und sich ggf. ergebende notwendige Umplanungen zu erwarten. Ferner wird darauf hingewiesen, dass aus technischer Sicht die Entwässerung der befestigten Flächen sichergestellt sein muss. Die benannten offenen Entwässerungsrinnen entsprechen den Vorgaben der Barrierefreiheit. Die Anordnung von Leit- und Orientierungseinrichtungen in den Freianlagen wird nicht verfolgt, da in diesem Bereich der Fußgängerzone keine Notwendigkeit für solche Maßnahmen bestehen. Nach den Anregungen des Behindertenbeirates wurde die Anordnung eines weiteren Behindertenparkplatzes an der Kurt-Kappel-Straße geprüft. Ergebnis der Prüfung ist, dass möglichst frühzeitig im Zusammenhang mit den beginnenden Abrissarbeiten und der Absperrung der Baustelle beabsichtigt ist, in der Kurt Kappel-Straße (unmittelbar an der Einmündung in die Bismarckstraße) zwei Behinderten-Parkplätze mit den dazugehörigen Standard-Maßen einzurichten und zu beschildern. Die Anlage und die dafür notwendigen Pflasterarbeiten würden durch die Stadt Hilden übernommen. Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen.

1.7 Schreiben des Kreises Mettmann vom 02.05.2008

Umweltamt, Untere Wasserbehörde

Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und werden bei der weiteren Planung berücksichtigt. Durch die geplante Plattform an dem Itterbach wird eine neue Qualität im rückwärtigen Bereich des Neubaus und des rückwärtigen Rathauseinganges geschaffen. Im Bereich der Plattform wird im Bebauungsplan ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht festgesetzt. Somit bereitet der vorhabenbezogene Bebauungsplan die Zugänglichkeit einer möglichen Plattform an dieser Stelle vor. Im Rahmen der Ausführungsplanung ist eine enge Abstimmung mit dem Bergisch-Rheinischen Wasserverband geplant und es ist zu eruieren, inwieweit eine Plattform gemäß der dargelegten Planungsintention errichtet werden kann, ohne in den Uferbereich bzw. den Böschungsbereich einzugreifen und das Wasserstromverhalten zu beeinträchtigen.

Umweltamt, Untere Bodenschutzbehörde:

Die Hinweise zu den Altlastenverdachtsstandorten werden zur Kenntnis genommen.

Planungsamt, Untere Landschaftsbehörde:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine Wertung entfällt, da keine Bedenken geäußert werden

Planungsamt, Planungsrecht:

Den Anregungen des Planungsamtes in Bezug auf vormals nicht aufgegriffene Anregungen ist zu entgegnen, dass diese im Rahmen der Beteiligung nach § 4 (1) BauGB aufgenommen wurden und in der Planung Berücksichtigung fanden. So sind insbesondere die Anregungen aus Sicht des Umweltamtes im Entwurf zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan berücksichtigt worden. Gemäß der Stellungnahme des Kreises Mettmann (Schreiben vom 03.01.2008) nach § 4 (1) BauGB wurde angeregt, dass unterirdische bauliche Anlagen mindestens einen Abstand von 3,0 m und oberirdische bauliche Anlagen ei-

Der Bürgermeister

Az.: IV/61.1ext. ISR 73A-05

SV-Nr.: IV/61-221

nen Abstand von mind. 5,0 m zur Böschungsoberkante aufweisen sollen. Diese Anregungen sind im vorhabenbezogenen Bebauungsplan berücksichtigt.

1.8 Schreiben des BUND Bund für Umwelt- und Naturschutz LV NW Ortsgruppe Hilden vom 02.05.2008

Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und in Teilen bei der weiteren Planung berücksichtigt.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan sieht nach wie vor eine Aufweitung der Mittelstraße durch ein Zurücktreten der Baugrenze gegenüber der Mittelstraße vor. Aufgrund der beabsichtigten Nutzung und dem damit in Verbindung stehenden Raumbedarf wurde eine weitere Annäherung an den Itterbach und den Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz nicht angestrebt und folglich eine Annäherung an die Mittelstraße verfolgt. Somit können Freiflächen im Bereich zum Übergang des Itterbaches und gegenüber des Dr.-Ellen-Wiederhold-Platzes realisiert werden. Es wird hier insbesondere auf die Aufwertung und Aktivierung des Dr.-Ellen-Wiederhold-Platzes verwiesen, der durch die zurückversetzten Baugrenzen eine neue Dimension erfährt und durch die geplanten Freianlagen neue Qualitäten aufweisen kann. So ist dieser Platz auch als Aufweitung der Mittelstraße zu interpretieren.

Die Anregungen zum Punkt 5.1 werden zur Kenntnis genommen, neben den dargestellten Gründen jedoch auch nicht berücksichtigt, da bei der Aufforderung zur Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange darauf hingewiesen wurde, dass Stellungnahmen im Rahmen des Aufgabenbereiches abzugeben sind.

Gegenüber dem bestehenden Baurecht wird die Höhe der baulichen Anlagen festgesetzt und begrenzt. Ferner ist nach altem bzw. bestehendem Baurecht die Höhe des Gebäudes, die Nähe zum Dr.-Ellen-Wiederhold-Platzes und die damit verbundene Verschattung zulässigerweise größer als in dem hier vorliegenden Vorhaben beabsichtigt. Den Anregungen zum Punkt 5.1 wird nicht gefolgt.

Die Anregungen in Bezug auf die Klimaschutzaspekte bei vorhabenbezogenen Bebauungsplänen werden zur Kenntnis genommen und entsprechende Regelungen im Durchführungsvertrag verbindlich getroffen.

In dem Fall der angesprochenen Ausnutzungsziffern im Punkt 5.2.2 ist hier ein Vergleich zu dem alten bzw. bestehenden Baurecht zu ziehen. Gemäß dem alten Baurecht sind hier 6 Vollgeschosse ohne die Begrenzung der baulichen Höhe festgesetzt. Somit ist die Höhe baulicher Anlagen nach altem Baurecht nicht abschließend festgesetzt und seitens der Genehmigungsfähigkeit höher als in der hier vorgelegten Planung. Das bestehende Gebäude ist im Jahr 1975 errichtet worden. Der Wärmeschutz und die Heizungsanlagen entsprechen nicht den modernen Anforderungen an eine energetisch optimale Wärmenutzung. Durch Neubau und die Nutzung von moderner Gebäudetechnik wird die Energiebilanz und die damit verbundenen möglichen Luftbelastungen durch Hausbrand trotz eines vergrößerten Bauvolumens positiv beeinflusst. Hieraus ist eine Verbesserung gegenüber der Bestandssituation möglich. Zusätzlich sind weitere flankierende Maßnahmen (z.B. Energiekonzept) geplant. Diese werden im Durchführungsvertrag verbindlich geregelt. Im Durchführungsvertrag verpflichtet sich der Vorhabenträger u.a. zur Errichtung einer Solarstromanlage am Gebäude und einem Blockheizkraftwerk (Bezugnahme Punkt 5.2.1, 5.2.2a, 5.2.2b, 5.2.3).

Bezugnehmend auf die Anregungen zum Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz zum Punkt 5.2.2 wird, wie zuvor erläutert, eine Aufweitung erfolgen, indem die Baugrenze weiter in Richtung

Westen verlagert wird. Über den Bebauungsplan werden hier jedoch keine Pflanzbindungen festgesetzt. Entwurfsintention des Freianlagenvorentwurfes ist es, hier eine neue Fläche anzubieten, die multifunktional nutzbar ist. Der im Vorentwurf eingezeichnete Baum befindet sich im Bereich des abzubrechenden Treppenhauses. Auf der Tiefgarage sind nur bedingt Bäume bzw. Sträucher aufgrund der Überdeckungshöhe über der Tiefgarage realisierbar. Diese Aspekte wurden durch die Landschaftsarchitekten berücksichtigt und ein entsprechender Gestaltungsvorschlag formuliert bzw. dargestellt, der in dieser Weise realisiert werden soll. Der Aspekt der lokalklimatischen Aufwertung durch Bäume ist aufgrund der geringen Größe des Platzes und der vorgeprägten Innenstadtlage hier zu vernachlässigen.

Die Umweltauswirkungen wurden im Umweltbericht getrennt nach den Schutzgütern ermittelt und beschrieben. In der Wechselwirkung der Umweltbeläge sind keine erheblichen Auswirkungen festgestellt worden. Die Anregungen zu Punkt 5 werden zur Kenntnis genommen, die Begründung und der Umweltbericht wurden in Bezug auf die Umweltbeläge nochmals geprüft. Ergebnis dieser Prüfung ist, dass keine erheblichen Auswirkungen festgestellt werden können. Bezugnehmend auf den Punkt 6 wird angemerkt, dass es im Gewässerabschnitt des Plangebietes möglich sein kann, dass der Eisvogel zur Nahrungsaufnahme das Gebiet besucht. Da jedoch in die Gewässerstruktur nicht eingegriffen wird und dieser Innenstadtbereich stark anthropogen überformt ist, ist eine erhebliche Beeinträchtigung von möglichem Vorkommen nicht gegeben. Des Weiteren ist durch die Sichtung des Eisvogels im Bereich der Stadtgrenze Solingen bzw. in Hilden Süd nicht auf ein Vorkommen im Plangebiet zu schließen.

1.9 Schreiben der Rheinbahn AG vom 30.04.2008

Die Hinweise zu den frequentierenden Buslinien werden zur Kenntnis genommen. Entsprechende Vermerke sind bereits in die Entwurfsbegründung eingeflossen.

1.10 Schreiben von Rolf-Peter und Kyong-Soon Cremer vom 28.04.2008

Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und werden bei der weiteren Planung berücksichtigt. Die Planung zur Erschließung, zum Verkehrsablauf und zu dem ruhenden Verkehr in Form einer zweigeschossigen Tiefgarage unterhalb des Neubaus wurde in mehreren Varianten untersucht und die vorgelegte Variante gutachterlich empfohlen. Durch die Planung einer zweigeschossigen Tiefgarage unterhalb des vorgesehenen Gebäudes wird insbesondere in der Bismarckstraße zusätzlicher Verkehr erzeugt, der zusätzliche Lärmimmissionen bewirkt. Insgesamt können die Immissionsrichtwerte nach 16. BImSchV an dem ungünstigsten gelegenen Gebäude (Haus Nr. 23) nicht eingehalten werden. Die Überschreitungen sind im Wesentlichen auf die verkehrsbedingten Lärmimmissionen der Berliner Straße zurückzuführen. Die Erhöhung um rd. 1 dB(A) auf einen Wert < 70 dB(A) stellt für die Planung keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV dar. Zusätzliche und weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind nach Aussage der schalltechnischen Untersuchung nicht erforderlich.

Aufgrund der bereits bestehenden Vorprägung der Bismarckstraße sollen dennoch zusätzliche Verkehre auf ein nötiges Mindestmaß reduziert werden. Deshalb wird durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan nur noch der Bau von ca. 97 Parkplätzen in der geplanten Tiefgarage mit einer Tiefgaragenebene ermöglicht. Darüber hinaus weitere erforderliche Stellplätze gemäß dem Stellplatznachweis zum Bauantrag können über eine Ablöse verrechnet werden. Durch die Verringerung der Zahl der Parkplätze führt diese Variante zu einer geringeren Zunahme der Verkehre in der Bismarckstraße und folglich zu einer Ent-

schärfung der Verkehrsbelastung und einer Entschärfung der verkehrsbedingten Lärmimmissionen und Immissionen durch Luftschadstoffe in der Bismarckstraße. Eine verkehrliche Verbindung mit der Tiefgarage an der Straße Am Rathaus neben einer fußläufigen Anbindung wird auch künftig nicht angestrebt, da ferner im Bereich der Straße Am Rathaus die zusätzliche verkehrliche Belastung zu weiteren Konflikten in der Straße Am Rathaus führt.

1.11 Schreiben von E. Siepman, G. Kampf, K. Siepman, Fam. Springenberg-Eich, Bismarckstr. 12 und 14, Schreiben ohne Datum, Eingang Stadt Hilden 29.04.2008

Die Anregungen zur geplanten Plattform an dem Itterbach werden zur Kenntnis genommen. Das Plangebiet befindet sich zentral gelegen in dem Hildener Innenstadtbereich. Möglicherweise stattfindender Lärm durch die Öffentlichkeit im Plangebiet kann nicht ausgeschlossen werden, dieser wird jedoch grundsätzlich für den Innenstadtbereich als sozial adäquat eingestuft. Sollten hier Lärmeinwirkungen entstehen, die oberhalb der Immissionsgrenzwerte angeordnet sind, liegen hier Ordnungsvergehen vor, die ordnungsrechtlich geregelt werden. Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen, eine Berücksichtigung erfolgt bei der weiteren Planung jedoch aus den o.g. Gründen nicht.

In der weiteren Ausführungsplanung ist in enger Abstimmung mit den entsprechenden Genehmigungsbehörden (Untere Wasserbehörde, BRW) eine Realisierbarkeit der Plattform zu prüfen. Es ist in diesem Zuge sicherzustellen, dass das Wasserstromverhalten des Itterbaches nicht beeinträchtigt wird und ferner den weiteren Belangen des Schutzgutes Flora und Fauna sowie den Interessen des Einzelnen Rechnung getragen wird. So wird auch in der Planung die nördliche Abpflanzung der Itterböschung erhalten und entwickelt, um einerseits eine dichte Einfassung der nördliche Gärten zu erhalten und andererseits Rückzugsräume insbesondere für die Fauna vorzuhalten. Es ist jedoch hier darauf zu verweisen, dass sich das Plangebiet im zentralen Innenstadtbereich der Stadt Hilden befindet. Der Innenstadtbereich in Hilden charakterisiert sich durch einen belebten öffentlichen und urbanen Raum. Folglich sind die Anforderungen und die Nutzungsintensität an einem solchen Standort andere als in Reinen Wohngebieten außerhalb der Innenstadt. Durch das Projekt wird die Mittelstraße, Ecke Bismarckstraße als ein Eingang in die Innenstadt gestärkt, somit wird auch aus wirtschaftlicher Sicht die Innenstadt unterstützt und die Stadt Hilden als Mittelzentrum gestärkt. In Folge der Abwägung der verschiedenen Belange wird an diesem urbanen Innenstadtbereich jedoch weiter an einer Aufwertung in Form einer Plattform festgehalten, da diese zu einer deutlichen städtebaulichen Aufwertung führt. Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen, eine Berücksichtigung erfolgt bei der weiteren Planung jedoch aus den o.g. Gründen nicht.

1.12 Schreiben von E. Leimberg, C. Leimberg vom 01.05.2008 und 09.05.2008

Es wird vermerkt, dass ein Teil der Anregungen nicht in dem vorgegebenen Rahmen der öffentlichen Auslegungen eingebracht wurden. Wie durch den Stadtrat beschlossen und in der öffentlichen Bekanntmachung benannt, erfolgte eine öffentliche Auslegung im Zeitraum des 31.03.2008 bis einschließlich den 02.05.2008. Anregungen konnten in Bezug auf § 3 Abs. 2 BauGB in diesem Zeitraum abgegeben werden. Die vorliegende Stellungnahme ist zu einem Teil auf den 09.05.2008 datiert, der Eingang bei der Stadt Hilden ist mit dem Datum des 13.05.2008 vermerkt. Da die Stellungnahme sich auf eine bereits vormals eingegangene Stellungnahme vom 01.05.2008 bezieht, die fristgerecht eingereicht wurde, strebt die Stadt Hilden an, diese nicht fristgerecht eingegangene Ergänzung der Stellungnahme zu werten und folglich mit in die Abwägung einfließen zu lassen.

Anregungen zur verkehrlichen Situation

Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung in Teilen berücksichtigt. Die Planung zur Erschließung, zum Verkehrsablauf und zu dem ruhenden Verkehr wurde in mehreren Varianten und Modifikationen untersucht und die vorgelegte Variante (Ein- und Ausfahrt Tiefgarage über die Bismarckstraße) wurde gutachterlich empfohlen. Der Verkehrsuntersuchung liegt eine Stellplatzzahl von geplanten 150 Stück zugrunde. Hierbei wurden 80 Stellplätze als öffentliche Parkplätze veranschlagt. Die Verkehrsuntersuchung weist nach, dass durch die Planung rd. 1000 Mehrfahrten pro Tag auf der Bismarckstraße entstehen und dass die Bismarckstraße diese zusätzliche Belastung aus verkehrlicher Sicht aufnehmen kann. Hierbei wird nochmals betont, dass es sich um eine Zunahme um 1000 Fahrten pro Tag handelt. Hierbei sind die bestehenden Verkehrszahlen ermittelt worden und für die Neuplanung die entstehenden zusätzlichen Verkehre unter Beachtung der Stellplatznutzung herangezogen worden. Diese Werte sind in der Verkehrsuntersuchung plausibel dokumentiert und für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan heranzuziehen.

Dennoch wird in der weiteren Planung auf Grund der bereits bestehenden Vorbelastungen die verkehrliche Zunahme auf der Bismarckstraße auf ein notwendiges Mindestmaß weiter reduziert. Da die anderweitigen Varianten der Verkehrsuntersuchung nicht empfehlenswert sind, wird folglich die Zahl der Stellplätze in der geplanten Tiefgarage reduziert. Die zweite Tiefgaragenebene entfällt und die Zahl der Stellplätze wird auf rund 97 Stellplätze für Mitarbeiter und Kunden der geplanten Einrichtungen reduziert. Dieser Wert entspricht nahezu dem ermittelten Wert in der Verkehrsuntersuchung, in der auf die Landesbauordnung Bezug genommen wird. Darüber hinaus weitere erforderliche Stellplätze gemäß dem Stellplatznachweis zum Bauantrag können über eine Ablöse verrechnet werden. Durch die Verringerung der Zahl der Parkplätze führt diese Variante zu einer geringeren Zunahme der Verkehre in der Bismarckstraße und folglich zu einer Entschärfung der Verkehrsbelastung und einer Entschärfung der verkehrsbedingten Lärmimmissionen und Immissionen durch Luftschadstoffe in der Bismarckstraße. Eine verkehrliche Verbindung mit der Tiefgarage an der Straße Am Rathaus neben einer fußläufigen Anbindung wird auch künftig nicht angestrebt, da im Bereich der Straße Am Rathaus die zusätzliche verkehrliche Belastung zu weiteren Konflikten in der Straße Am Rathaus führt.

Die Verkehrsuntersuchung hat eine Verkehrsdatenerfassung an repräsentativen Tagen und Tageszeiten durchgeführt. Über die Ermittlung an den Betrachtungstagen kann eine qualifizierte Hochrechnung erfolgen und folglich können die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung als fundiert bezeichnet werden. Die Stadt Hilden sieht keinen Anlass, die Verkehrsuntersuchung zusätzlich zu erweitern oder grundsätzlich in Frage zu stellen. Die ermittelten Werte können transparent dargestellt und nachvollzogen werden. Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen, den Hinweisen und Anregungen wird neben der Verringerung der Stellplatzzahl in der geplanten Tiefgarage nicht weiter gefolgt.

In der Verkehrsuntersuchung wird in der Anlage 4.2.5 und 4.2.6 der Auslastungsgrad der Knotenpunkte Berliner Straße / Bismarckstraße sowie Berliner Straße / Am Rathaus deziert dokumentiert. In dieser Dokumentation wird deutlich, dass der Knotenpunkt Berliner Straße / Am Rathaus bereits heute deutlich höher ausgelastet ist als der Knotenpunkt Berliner Straße / Bismarckstraße. Dies betrifft jeweils die Tagesspitzen für samstags und werktags. Schlussfolgernd ist der Knotenpunkt Berliner Straße / Bismarckstraße eher in der Lage, weitere Verkehre aufzunehmen. Dies wird auch unter Beachtung der daraus resultierenden Rückstauereignisse in der Straße Am Rathaus bzw. am Knotenpunkt Berliner Straße / Am Rathaus deutlich. Die Bismarckstraße nimmt in der Planung als Erschließungsstraße im Innenstadtbereich rd. 2500 (<3000) Kfz/d auf, was aus Sicht der Verkehrsgutachter als verträglich benannt wird. Die von den Einwendern benannten Rückstauereignisse in

der Bismarckstraße können weiter durch eine Optimierung der Signalanlage reduziert werden. Die hier abgebildete Verkehrsbelastung wird außerdem durch die Reduzierung der Tiefgaragenstellplätze weiter verringert.

Anregungen zu Lärmimmissionen

Die Stadt Hilden nimmt die Anregungen auf und folglich werden sich die Festsetzungen dahingehend ändern, dass die geplante Tiefgarage nur noch eingeschossig festgesetzt wird. Die schalltechnische Untersuchung wurde aufbauend auf der Verkehrsuntersuchung sowie unter Zugrundelegung der Gegebenheiten vor Ort erstellt. Es wurden 4 Immissionsorte (IO) in der Umgebung des geplanten Gebäudes betrachtet und berechnet. Die Immissionsorte IO 1 und IO 2 betrachten die Häuser der Bismarckstraße Nrn. 11 und 12, der IO 3 bezieht sich auf die Westfassade des Rathauses und der IO 4 ist an der Bismarckstraße Nr. 23 angegeben. Über diese Verteilung der Messpunkte kann eine repräsentative und umfangreiche Betrachtung der zusätzlichen Lärmimmissionen durch Verkehr und die gewerbliche Nutzung erfolgen. Ziel der schalltechnischen Untersuchung ist es, dass sichergestellt werden kann, dass durch die Planung keine erheblichen Auswirkungen auf die Umgebung ausgehen. So wurde insbesondere die Bismarckstraße untersucht und hier drei Immissionsorte bestimmt, an denen durch die Planung Beeinträchtigungen erfolgen könnten. Eine weitere Ausweitung dieser Immissionsorte erscheint auch aus Sicht der Gutachter wenig zielführend, da bei einer ausgedehnten Betrachtung, in Bezug auf die räumliche Distanz zum Plangebiet, die Verkehre sich auf mehrere Straßen verteilen und die Mehrfahrten auf den jeweiligen Straßen sich deutlich verringern. Einen Missstand bei den Messergebnissen kann der schalltechnischen Untersuchung nicht unterstellt werden. Unter Zugrundelegung der Verkehrsprognose aus der verkehrstechnischen Untersuchung wird bedingt durch das Vorhaben von einer zusätzlichen Verkehrsbelastung auf der Bismarckstraße von rd. 1.000 Fahrten pro Tag ausgegangen. Vor dem Hintergrund dieser Daten kommt die schalltechnische Untersuchung zu dem Ergebnis, dass der zusätzliche nutzungsbedingte Verkehr an dem ungünstigst gelegenen Wohngebäude zu einer Erhöhung des Beurteilungspegels um rd. 1 dB(A) führt. Insgesamt können die Immissionsrichtwerte nach 16. BImSchV an dem ungünstigst gelegenen Gebäude (Haus Nr. 23) nicht eingehalten werden. Die Überschreitungen sind im Wesentlichen auf die verkehrsbedingten Lärmimmissionen der Berliner Straße zurückzuführen. Die Erhöhung um rd. 1 dB(A) auf einen Wert < 70 dB(A) stellt für die Planung keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV dar. Zusätzliche und weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind nach Aussage der schalltechnischen Untersuchung nicht erforderlich. Nach der erläuterten Änderung der Planung werden sich die Stellplätze in der Tiefgarage deutlich reduzieren. Diese Verringerung hat zur Folge, dass der Ziel- und Quellverkehr sich verringert und die verkehrsbedingten Lärmimmissionen sich insbesondere für die Bismarckstraße verringern. Folglich wird den Anregungen gefolgt.

Der Bebauungsplan Nr. 236 der Stadt Hilden ist nicht mit dem hier vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan vergleichbar. Somit gilt es auch, die nachfolgenden Ableitungen zu relativieren. Es wird darauf verwiesen, dass der vorhabenbezogene Bebauungsplan keine Voraussetzungen schafft, die zu einer Reduzierung des Bestandsschutzes der Häuser auf der Bismarckstraße führen.

Die Stadt Hilden ist sich der Problematik der verkehrlichen und schalltechnischen Situation in diesem zentralen Innenstandort durchaus bewusst. Aus diesem Grund wurden umfangreiche verkehrliche Untersuchungen, zusätzliche Verkehrsuntersuchungen und eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt, um unter der Beachtung der privaten und öffentlichen Belange eine adäquate und verträgliche Lösung zu finden. So wurden mehrere Varianten und mögliche Alternativen zur Verkehrserschließung berücksichtigt und bewertet. In

dem Ergebnis wurde die oben benannte Variante durch die Gutachter empfohlen und diese nach einer gerechten Abwägung in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan übernommen. So wird nochmals betont, dass eine Abwägung der verschiedenen Belange stattgefunden hat und dass diese privaten und öffentlichen Belange untereinander und gegeneinander gerecht abgewägt wurden. In der Planzeichnung wurde ferner der Ausschnitt der Kartengrundlage so gewählt, dass die gesamte Bismarckstraße bis zur Berliner Straße abgebildet ist. Anderslautende Einwendungen in Bezug auf diesen Aspekt können somit nicht nachvollzogen werden. Das benannte Modell des geplanten Gebäudes umfasst die Neuplanung im Kontext mit der direkt im Anschluss befindlichen Bestandsbebauung. Somit war nicht Ziel des Modells eine umfangreiche Darstellung der Innenstadt abzubilden, sondern den direkten räumlichen Kontext der Bestandsbebauung darzustellen.

Anregungen zu der Verlagerung eines Bekleidungskaufhauses

Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen, diesen wird jedoch nicht weiter gefolgt, da der Altstandort des Bekleidungskaufhauses nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens ist. Ferner hat im Rahmen der marktwirtschaftlichen Entwicklung und der Wettbewerbsfähigkeit sich das bestehende Bekleidungskaufhaus am Warrington-Platz entschlossen, diesen Standort aufzugeben. Grund hierfür sind u.a. die nicht mehr zeitgemäße Größe und räumliche Ausprägung des Gebäudes. Jedoch hat sich der Betreiber des benannten Kaufhauses entschlossen, sich für die Stadt Hilden auszusprechen und an einem Kaufhaus in der Innenstadt Hilden festzuhalten. Folglich ist diese Absicht, eine Filiale in der Innenstadt Hilden beizubehalten, für die Stadt Hilden eine deutlich zu erwähnende positive Aussage. Aufgrund der Verlagerung des Standortes und der beabsichtigten vergrößerten Verkaufsfläche hat die Stadt Hilden sich entschlossen, eine Verträglichkeitsanalyse zu beauftragen, die diese Auswirkungen für die Stadt Hilden und die umliegenden Städte betrachtet. Die Verträglichkeitsanalyse kommt zu dem Ergebnis, dass bei der Verlagerung des Bekleidungskaufhauses bei einer „Worst-Case-Betrachtung“ keine negativen Auswirkungen auf die Hildener Innenstadt und die weiteren untersuchten zentralen Versorgungsbereiche der Nachbarstädte zu erwarten sind. Die Analyse betrachtet auch den Altstandort des Bekleidungskaufhauses. Die Stadt Hilden weist jedoch darauf hin, dass dieser Altstandort nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens ist, folglich werden die Anregungen zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren nicht weiter berücksichtigt.

Die Stadt Hilden übernimmt die Funktion eines Mittelzentrums und hat folglich auch eine Versorgungsfunktion, die über die Stadtgrenze Hildens hinaus reicht. Die Innenstadt übernimmt als zentraler Versorgungsbereich eine zentrale Funktion als Handelsstandort. Neben dem Handel ist das Wohnen ebenfalls eine wesentliche Nutzung in der Innenstadt. Jedoch ist durch diese Funktion auch eine verkehrliche Erschließung für die verschiedenen Nutzungen notwendig. Die Ansprüche an die Innenstadt und die Schutzbedürftigkeit der unterschiedlichen Nutzungen wurden berücksichtigt und sind somit in die Abwägung eingeflossen. So wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens mehrere Fachgutachten beauftragt, um die Schutzbedürftigkeit der verschiedenen Nutzungen Rechnung zu tragen. Die Gutachten wurden in Abstimmung mit der Stadt Hilden und den Fachplanungen begleitet und überprüft. Die Stadt Hilden sieht somit keinen Anlass, diese Gutachten in Frage zu stellen. Ergebnis dieser Gutachten ist, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen durch das Vorhaben erwartet werden.

Der Bürgermeister

Az.: IV/61.1ext. ISR 73A-05

SV-Nr.: IV/61-221

1.13 Schreiben von den Anwohnern der Bismarckstraße, Schreiben ohne Datum, Eingang Stadt Hilden 29.04.2008

Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt. Die Planung zur Erschließung, zum Verkehrsablauf und zu dem ruhenden Verkehr in Form einer zweigeschossigen Tiefgarage unterhalb des Neubaus wurde in mehreren Varianten untersucht und die vorgelegte Variante gutachterlich empfohlen. Aufgrund der bereits bestehenden Vorprägung der Bismarckstraße sollen dennoch zusätzliche Verkehre auf ein nötiges Mindestmaß reduziert werden. Deshalb wird durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan nur noch der Bau von ca. 97 Parkplätzen in der geplanten Tiefgarage mit einer Tiefgaragenebene ermöglicht. Darüber hinaus weitere erforderliche Stellplätze gemäß dem Stellplatznachweis zum Bauantrag können über eine Ablöse verrechnet werden. Durch die Verringerung der Zahl der Parkplätze führt diese Variante zu einer geringeren Zunahme der Verkehre in der Bismarckstraße und folglich zu einer Entschärfung der Verkehrsbelastung und einer Entschärfung der verkehrsbedingten Lärmimmissionen und Immissionen durch Luftschadstoffe in der Bismarckstraße.

Von einer generellen Abkehr der Erschließung über die Bismarckstraße wird jedoch abgesehen, d.h., dass geplant ist, die Tiefgarage des Neubaus weiterhin über die Bismarckstraße zu erschließen. Die gesamte Abwicklung der Verkehrsströme über die Tiefgarage am Rathaus würde an der Straße Am Rathaus zu verkehrlichen Konflikten führen. Nach Aussage des Verkehrsgutachtens wird die Erschließung aus verkehrstechnischer Sicht über die Bismarckstraße empfohlen. Aufbauend auf diesem Gutachten stellt auch die schalltechnische Untersuchung sicher, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen durch die zusätzlichen verkehrsbedingten Lärmeinwirkungen zu erwarten sind. Zusätzliche und weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind nach Aussage der schalltechnischen Untersuchung nicht erforderlich.

1.14 Schreiben von E/S/B/P Rechtsanwälte in Vertretung für Herrn Manfred Kluth vom 02.05.2008

Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung aus den nachfolgend aufgeführten Gründen nicht weiter verfolgt. Bezugnehmend auf die angeführten Beeinträchtigungen durch die Verschattung des Gebäudes Mittelstraße Nr. 42 ist zunächst anzuführen, dass sich das Plangebiet inmitten der Innenstadt Hilden befindet. Die Innenstadt ist gekennzeichnet durch eine urbane und belebte Nutzung und insbesondere auf eine dem Handel ausgelegte Nutzung mit entsprechender Bebauung. Dies wird durch die Festsetzung eines Kerngebietes u.a. im Plangebiet verdeutlicht. Bei der Aufstellung der Bauleitpläne nach § 1 (6) BauGB sind u.a. die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse (...), die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung (...), die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche (...) sowie die Belange der Wirtschaft (...) und die Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen (...) zu berücksichtigen. Ferner sind gemäß § 1 (7) BauGB die öffentlichen und privaten Belange bei der Aufstellung der Bauleitpläne gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. In den Verschattungsdarstellungen, die mit in die Offenlage übernommen wurden, wird deutlich, dass Verschattungen durch den Neubau lediglich die West- bzw. Nordwestseite des Gebäudes Mittelstraße Nr. 42 betreffen. Die nach Süden und Osten ausgerichteten Fassaden werden durch den Neubau in keiner Weise beeinträchtigt. Die Verschattungsdarstellungen zeigen ferner, dass sich eine Verschattung erst ab den Nachmittagsstunden bzw. Abendstunden einstellt. Bei den aufgeführten Betrachtungstagen um 16.00 Uhr Ortszeit wird in der Aufsicht keine Verschattung erfolgen, die über 50% der Fläche des Gebäudes Mittelstraße Nr. 42 einnimmt. Somit sind lediglich ab dem Nachmittag / Abend Beeinträchtigungen durch Schattenwurf festzustellen, die nicht als erheblich zu wer-

ten sind. Es ist weiter zu vermerken, dass kein Anrecht auf eine dauerhafte und uneingeschränkte Besonnung besteht, insbesondere nicht im baulich verdichteten Innenstadtbereich (MK-Gebiet), der anders zu werten und einzustufen ist als Wohngebiete oder sonstige Baugebiete.

Die gewählten Betrachtungstage stellen repräsentative Tage im Jahr dar. Die Auswahl der Betrachtungstage orientiert sich primär an der Außennutzung des Dr.-Ellen-Wiederhold-Platzes zwischen den Monaten Mai und September. Der Sonnenstand im Monat September ist darüber hinaus mit dem des März vergleichbar und folglich kann der Betrachtungszeitraum für die Monate März bis September dargestellt werden.

Der Stadt Hilden ist die Verschattungsproblematik durchaus bekannt. Der bisher rechtskräftige Bebauungsplan trifft keine Festsetzungen zur Höhe der baulicher Anlagen bzw. der Gebäudehöhe. So sind lediglich die Anzahl der Geschosse mit VI Vollgeschossen festgesetzt. Somit wurde nun angestrebt, dezidierte Maximalwerte im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festzusetzen. Es werden gegenüber dem bestehenden Planungsrecht erstmalig Festsetzungen getroffen, die sicherstellen, dass die zulässige Höhe der baulichen Anlagen verbindlich geregelt wird und gegenüber der bisherigen planungsrechtlichen Situation die Höhe der baulichen Anlagen nicht vergrößert wird. Weiter werden die östlichen Baugrenzen gegenüber dem bestehenden Baurecht weiter nach Westen verlagert.

Bezugnehmend auf die Anregungen zum Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz stellen die Verschattungsdarstellungen weiter dar, dass erst in den Nachmittagsstunden bzw. in den Abendstunden sich eine Verschattung darstellt, die über 50% der Platzfläche des Dr.-Ellen-Wiederhold-Platzes bedeckt. Zum Betrachtungstag des 15. Mai und 21. Juni wird erst ab 16.00 Uhr eine Verschattung des Platzes um rd. 50% erzielt, zum Betrachtungstag des 15. Septembers stellt sich ab ca. 15.00 Uhr eine zu 50%ige Verschattung des Dr.-Ellen-Wiederhold-Platzes ein. Folglich sind in den vorherigen Tageszeiten eine deutlich höhere Besonnungsintensität zu verzeichnen bzw. geringere Verschattungen durch das geplante Gebäude zu verzeichnen. Eine vollständige Verschattung des Platzes erfolgt zu den Betrachtungstagen des 15. Mai und 21. Juni erst deutlich nach 17.00 Uhr. Zum Betrachtungstag des 15. September erfolgt eine vollständige Verschattung durch das neue Gebäude erst nach 16.00 Uhr. Eine Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität wird folglich nicht erkannt, da zur überwiegenden Tageszeit keine erhebliche Verschattung des Platzes festgestellt werden kann.

In der Bewertung der Stellungnahme ist Bezug auf das alte bzw. bestehende Baurecht zu nehmen. In der Gegenüberstellung zwischen altem und neuem Planrecht wird deutlich, dass die Baugrenzen sich nun weiter in westlicher Richtung befinden, was dazu führt, dass die Platzfläche des Dr.-Ellen-Wiederhold-Platzes großzügiger ausfällt. In der weiteren Betrachtung wird die Höhe der baulichen Anlagen nun durch die 5. Änderung erstmals festgesetzt. Das alte Baurecht hat hier lediglich Festsetzungen über die Geschossigkeit getroffen. Somit ist nach altem Baurecht eine Bebauung, die sich näher an den Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz anordnet und eine höhere Auslastung in Bezug auf die Bauhöhe darstellt, genehmigungsfähig gewesen. Als Umkehrschluss führt die Planung somit in Bezug auf die aufgeführten Aspekte zu keinen negativeren Auswirkungen, als durch den bestehenden Bebauungsplan zulässig wäre. Aus diesem Grund wird den Anregungen nicht gefolgt.

Aus bauordnungsrechtlicher Sicht sind die Bestimmungen zu den Abstandsflächen nach § 6 der BauONW zwingend einzuhalten. Die Abstandsflächen wurden durch den beteiligten Architekten und Vermesser geprüft. Die Planung entspricht den Vorgaben nach § 6 BauONW, folglich werden die benannten Abstandsflächen des geplanten Gebäudes gewahrt.

1.15 Schreiben von Werner und Wilma Roth vom 30.04.2008

Die Anregungen zum geplanten Neubau werden zur Kenntnis genommen. Den Anregungen wird nicht gefolgt. Der Entwurf des Vorhabens sieht ein die Mittelstraße und die Bismarckstraße begleitendes Geschäftshaus vor, das sich in der Höhenentwicklung weitgehend am Bestand des Umfeldes orientiert. Durch das geplante Gebäude soll gegenüber dem umliegenden Stadtraum eine einheitliche Raumkante geschaffen werden, die durch eine zeitgenössische Formensprache und Fassadengestaltung die Räume der umliegenden Straßen sowie des Dr. Ellen-Wiederhold-Platzes aufwertet. Ferner wird durch dieses Gebäude die Eingangssituation in die Innenstadt markiert. Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen, werden jedoch nicht weiter verfolgt.

Bezugnehmend auf die Anregungen zur Verschattung des Dr.-Ellen-Wiederhold-Platzes wird entgegnet, dass durch das Zurücksetzen der Baugrenze der Platz in der Flächengröße aufgeweitet wird. Die Verschattungsdarstellungen stellen weiter dar, dass erst in den Nachmittagsstunden bzw. in den Abendstunden sich eine Verschattung darstellt, die über 50% der Platzfläche des Dr.-Ellen-Wiederhold-Platzes bedeckt. Zum Betrachtungstag des 15. Mai und 21. Juni wird erst ab 16.00 Uhr eine Verschattung des Platzes um rd. 50% erzielt, zum Betrachtungstag des 15. Septembers stellt sich ab ca. 15.00 Uhr eine zu 50%ige Verschattung des Dr.-Ellen-Wiederhold-Platzes ein. Folglich sind in den vorherigen Tageszeiten eine deutlich höhere Besonnungsintensität bzw. geringere Verschattungen durch das geplante Gebäude zu verzeichnen. Eine vollständige Verschattung des Platzes erfolgt zu den Betrachtungstagen des 15. Mai und 21. Juni erst deutlich nach 17.00 Uhr. Zum Betrachtungstag des 15. September erfolgt eine vollständige Verschattung durch das neue Gebäude erst nach 16.00 Uhr. Eine Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität oder eine ganzjährige Verschattung wird folglich nicht erkannt, da zur überwiegenden Tageszeit keine erhebliche Verschattung des Platzes festgestellt werden kann.

In der Bewertung der Stellungnahme ist Bezug auf das alte bzw. bestehende Baurecht zu nehmen. Der rechtskräftige Bebauungsplan trifft keine Festsetzungen zur Höhe der baulicher Anlagen bzw. der Gebäudehöhe. So sind lediglich die Anzahl der Geschosse mit VI Vollgeschossen festgesetzt. Somit wurde nun angestrebt, dezidierte Maximalwerte im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festzusetzen. Es werden gegenüber dem bestehenden Planungsrecht erstmalig Festsetzungen getroffen, die sicherstellen, dass die zulässige Höhe der baulichen Anlagen verbindlich geregelt wird und gegenüber der bisherigen planungsrechtlichen Situation die Höhe der baulichen Anlage nicht vergrößert wird. Weiter werden die östlichen Baugrenzen gegenüber dem bestehenden Baurecht weiter nach Westen verlagert. Somit ist nach altem Baurecht eine Bebauung, die sich näher an den Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz anordnet und eine höhere Auslastung in Bezug auf die Bauhöhe darstellt, genehmigungsfähig gewesen. Als Umkehrschluss führt die Planung somit in Bezug auf die aufgeführten Aspekte zu keinen negativeren Auswirkungen, als durch den bestehenden Bebauungsplan zulässig wäre. Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen, diesen wird jedoch aus den benannten Gründen nicht weiter gefolgt.

Bezugnehmend auf die Anregungen zur Entwässerung der Platzflächen ist anzumerken, dass die abgebildete Freianlagenplanung einen Vorentwurfsstand darstellt. Die geplante Entwässerung über offene Entwässerungsrinnen entspricht den Anforderungen der Barrierefreiheit, eine Beeinträchtigung wird daher nicht erkannt. Weitere Details gilt es in der Ausführungsplanung zu klären. Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen, in der Ausführungsplanung werden die Vorgaben und Normen für eine öffentliche Platz- und Verkehrsfläche berücksichtigt.

Die Anregungen zur verkehrlichen Erschließung werden zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt. Die Planung zur Erschließung, zum Verkehrsablauf und zu dem ruhenden Verkehr in Form einer zweigeschossigen Tiefgarage unterhalb des Neubaus wurde in mehreren Varianten untersucht und die vorgelegte Variante gutachterlich empfohlen. Aufgrund der bereits bestehenden Vorprägung der Bismarckstraße sollen dennoch zusätzliche Verkehre auf ein nötiges Mindestmaß reduziert werden. Deshalb wird durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan nur noch der Bau von ca. 97 Parkplätzen in der geplanten Tiefgarage mit einer Tiefgaragenebene ermöglicht. Darüber hinaus weitere erforderliche Stellplätze gemäß dem Stellplatznachweis zum Bauantrag können über eine Ablöse verrechnet werden. Durch die Verringerung der Zahl der Parkplätze führt diese Variante zu einer geringeren Zunahme der Verkehre in der Bismarckstraße und folglich zu einer Entschärfung der Verkehrsbelastung in der Bismarckstraße. Folglich wird in diesem Punkt den Anregungen gefolgt.

Intention der Freianlagenplanung ist es, Nutzungen und Aufenthaltsqualität auch in den rückwärtigen Bereich des Neubaus zu bringen. Somit wird dieser Bereich als gestaltete Parkanlage konzipiert, die ferner eine Aufweitung zur Itter vorsieht, um die Itter auch in der Innenstadt zu inszenieren und weiter alternative Verweilbereiche im direkten Fußgängerbereich anzubieten.

Die von den Landschaftsarchitekten gewählte Baumart wurde hinsichtlich der Standortansprüche und der Gegebenheiten geprüft und als angemessene und standortverträgliche Art bezeichnet. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan trifft hierzu keine Aussagen. Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen, jedoch bei der weiteren Planung nicht berücksichtigt.

1.16 Schreiben von Wolfgang Lehmann in Vollmacht der Lehmann Grundbesitz GbR vom 29.04.2008

Anregungen zur verkehrlichen Situation

Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und in Teilen bei der weiteren Planung berücksichtigt. Die Planung zur Erschließung, zum Verkehrsablauf und zu dem ruhenden Verkehr in Form einer zweigeschossigen Tiefgarage unterhalb des Neubaus wurde in mehreren Varianten untersucht und die vorgelegte Variante gutachterlich empfohlen. Hierbei sind die bestehenden tatsächlichen Verkehrszahlen ermittelt worden und für die Neuplanung die entstehenden zusätzlichen Verkehre unter Beachtung der Nutzung der Neuplanung herangezogen worden. Diese Werte sind in der Verkehrsuntersuchung plausibel dokumentiert und für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan heranzuziehen. Es bestehen aus Sicht der Stadt Hilden keine Zweifel an der Verkehrsuntersuchung. Eine mehrfache Erhöhung des Verkehrsaufkommens kann nicht prognostiziert werden, ein weiteres Verkehrsgutachten wird somit nicht angestrebt.

Aufgrund der bereits bestehenden Vorprägung der Bismarckstraße sollen dennoch zusätzliche Verkehre auf ein nötiges Mindestmaß reduziert werden. Deshalb wird durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan nur noch der Bau von ca. 97 Parkplätzen in der geplanten Tiefgarage mit einer Tiefgaragenebene ermöglicht. Darüber hinaus weitere erforderliche Stellplätze gemäß dem Stellplatznachweis zum Bauantrag können über eine Ablöse verrechnet werden. So sollen in der geplanten Tiefgarage die für das Vorhaben maßgeblich notwendigen Stellplätze bedarfsgerecht abgedeckt werden. Durch die Verringerung der Zahl der Parkplätze führt diese Variante zu einer geringeren Zunahme der Verkehre in der Bismarckstraße und folglich zu einer Entschärfung der Verkehrsbelastung und einer Entschärfung der verkehrsbedingten Lärmimmissionen und Immissionen durch Luftschadstoffe in der Bismarckstraße.

Von einer generellen Abkehr der Erschließung über die Bismarckstraße wird jedoch abgesehen, d.h., dass geplant ist, dass die Tiefgarage des Neubaus weiterhin über die Bismarckstraße erschlossen werden soll. Die gesamte Abwicklung der Verkehrsströme über die Tiefgarage am Rathaus würde an der Straße Am Rathaus zu verkehrlichen Konflikten führen. Nach Aussage der Verkehrsuntersuchung wird die Erschließung aus verkehrstechnischer Sicht über die Bismarckstraße empfohlen.

Anregungen zu Lärmimmissionen

Durch die Planung einer bislang geplanten zweigeschossigen Tiefgarage unterhalb des vorgesehenen Gebäudes wird insbesondere in der Bismarckstraße zusätzlicher Verkehr erzeugt, der zusätzliche Lärmimmissionen bewirkt. Aufbauend auf den Ergebnissen der verkehrlichen Untersuchung kommt die schalltechnische Untersuchung zum Ergebnis, dass insgesamt die Immissionsrichtwerte nach 16. BImSchV an dem ungünstigst gelegenen Gebäude (Haus Nr. 23) nicht eingehalten werden können. Die Überschreitungen sind im Wesentlichen auf die verkehrsbedingten Lärmimmissionen der Berliner Straße zurückzuführen. Die Erhöhung um rd. 1 dB(A) auf einen Wert < 70 dB(A) stellt für die Planung keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV dar. Zusätzliche und weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind nach Aussage der schalltechnischen Untersuchung nicht erforderlich.

Durch die beabsichtigte Reduzierung der Stellplätze in der geplanten Tiefgarage werden die verkehrsbedingten Lärmimmissionen, die in der schalltechnischen Untersuchung dargelegt wurden, sich ebenfalls reduzieren. Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und insoweit berücksichtigt, dass durch die Reduzierung der Parkplätze in der geplanten Tiefgarage sich die verkehrsbedingten Lärmimmissionen ebenfalls reduzieren.

Anregungen zu Grundstück der Einwenderin / Abwägung

Das Plangebiet sowie das nähere Umfeld werden in der Begründung zum Bebauungsplanentwurf benannt. Das von der Einwenderin benannte Grundstück befindet sich außerhalb des Plangebietes des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes. Die Bismarckstraße und die dort befindlichen Nutzungen eines Allgemeinen Wohngebietes (WA) wurden bei der Planung berücksichtigt und in die Abwägung gebracht. Bei der Aufstellung der Bauleitpläne nach § 1 (6) BauGB sind u.a. die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse (...), die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung (...), die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche (...) sowie die Belange der Wirtschaft (...) und die Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen (...) zu berücksichtigen. Ferner sind gemäß § 1 (7) BauGB die öffentlichen und privaten Belange bei der Aufstellung der Bauleitpläne gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. So wurde auch die angrenzende Wohnbebauung berücksichtigt und ist in die Abwägung eingeflossen. Auch die Fachgutachten haben hier den entsprechend festgesetzten Gebietstyp berücksichtigt, sodass u.a. den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse Rechnung getragen wird.

So wurden auch die Anregungen und Hinweise aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 4 (1) BauGB zur Kenntnis genommen und sind in Teilen in die weitere Planung eingeflossen. Eine entsprechende Abhandlung dieser Stellungnahmen wurde neben der öffentlichen Auslegung durch den Stadtentwicklungsausschuss und den Rat der Stadt Hilden beschlossen. Es wird entschieden zurückgewiesen, dass ein Verstoß gegen das baurechtliche Rücksichtnamegebot aufgeführt wird. Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen, den Hinweisen und Anregungen wird jedoch nicht weiter gefolgt.

Der Bürgermeister

Az.: IV/61.1ext. ISR 73A-05

SV-Nr.: IV/61-221

- 1.17 Die während der frühzeitigen Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB sowie der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 eingegangenen Anregungen sind nicht anders zu bewerten als bereits im Offenlagebeschluss des Rats vom 05.03.2008 (Sitzungsvorlage 61/207) beschlossen, soweit in den hier vorangehenden Abwägungsentscheidungen 1.1 bis 1.16 keine Änderungen vorgenommen wurden. Es wird insoweit auf den Beschluss vom 05.03.2008 verwiesen.
2. **Der Durchführungsvertrag vom 27.05.2008 wird beschlossen.**
3. **Der Bebauungsplan Nr. 73A, 5. Änderung (VEP Nr. 9) wird gemäß §§ 7 und 41 der Gemeindeordnung NW vom 14.07.1994 (GV NRW S. 666) in der z.Zt. gültigen Fassung sowie gemäß § 10 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) vom 27.12.2006 (BGBl. I S. 3316) in der z.Zt. gültigen Fassung unter Berücksichtigung der stattgegebenen Anregungen als Satzung beschlossen.**

Das Plangebiet befindet sich in zentraler Lage der Hildener Innenstadt und umfasst das Gelände einer ortsansässigen Bank (Sparkasse). Das Plangebiet des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans wird im Norden begrenzt durch das Nordufer des Itter Baches, im Osten durch das Rathaus, im Süden und im Westen durch die Fußgängerzone der Innenstadt (Mittelstraße/Bismarckstraße). Die Gebietsgröße des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans beträgt rd. 1,0 ha. Die Fläche des Vorhaben- und Erschließungsplans umfasst rd. 0,9 ha.

Ziel der Planung ist, eine für den zentralen Standort angemessene bauliche Nutzung mit einem Büro- und Geschäftshaus herbeizuführen, das sich in Bezug auf die Höhenentwicklung und Gebäudekubatur in den Nutzungszusammenhang der Hildener Innenstadt einfügt und zu einer Aufwertung des umliegenden Stadtraums beiträgt. Gleichzeitig soll die geplante Einzelhandelsnutzung mit den anderen vorhandenen Standorten im Stadtgebiet und den zentralen Versorgungsbereichen der umliegenden Gemeinden konfliktfrei sein. Die mit der Planung in Zusammenhang stehenden Verkehre und Immissionen sollen für das Umfeld verträglich gestaltet werden.

Dem Satzungsbeschluss liegt die Begründung inklusive Umweltbericht mit Stand vom 26.05.2008 zugrunde:


(Günter Scheib)



Der Bürgermeister
Az.: IV/61.1ext. ISR 73A-05

SV-Nr.: IV/61-221

Finanzielle Auswirkungen	Ja
Die finanziellen Auswirkungen des Bebauungsplanverfahrens werden in der Entwurfsbegründung unter Punkt 12. „Kosten und Zeitpunkt der Durchführung“ aufgeführt.	
Finanzierung:	Sichtvermerk Kämmerer 27/5/08

Personelle Auswirkungen	Nein
-------------------------	-------------

le

Erläuterungen und Begründungen:

Im Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Hilden wurde am 06.02.2008 und im Rat der Stadt Hilden am 05.03.2008 die öffentliche Auslegung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 73A, 5. Änderung, für den Bereich Mittelstraße / Bismarckstraße / Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz beschlossen.

In der Zeit vom 31.03.2008 bis einschließlich dem 02.05.2008 wurde eine öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in Verbindung mit einer Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zu diesem vorhabenbezogenen Bebauungsplanentwurf durchgeführt. Eine Bekanntmachung erfolgte im Amtsblatt der Stadt Hilden.

Aus den Anregungen der Bürger im Rahmen der Beteiligung ergab sich keine Notwendigkeit, den Bebauungsplanentwurf grundlegend zu überarbeiten. Den Anregungen der Bürger zur Folge wurde angemerkt, dass bereits heute die Bismarckstraße durch eine starke verkehrliche Belastung gekennzeichnet ist. Durch zusätzliche Verkehre, die durch die Anbindung einer zusätzlichen Tiefgarage ausgelöst werden, wird seitens der Anwohner eine Erhöhung von verkehrsbedingtem Lärm und Luftverunreinigungen erwartet. Außerdem sei der Knotenpunkt Bismarckstraße / Berliner Straße bereits heute durch Rückstauereignisse geprägt. Es wurde angeregt, auf eine öffentliche Tiefgarage und ein zusätzliches öffentliches Parkraumangebot unterhalb des geplanten Sparkassenneubaus zu verzichten und dadurch die verkehrliche Belastung und die verkehrsbedingte Zunahme der Lärmimmissionen im Bereich der Bismarckstraße zu reduzieren.

Im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung wurden bereits Anregungen dieser Art getroffen. In der Folge der Anregungen wurden Ergänzungen zu der Verkehrsuntersuchung aufgestellt. In dem Ergebnis wird jedoch die beschriebene Verkehrsvariante seitens der Gutachter weiterhin empfohlen, da diese in der Betrachtung die verkehrstechnisch funktionsfähigste Lösung erbringt. Die schalltechnische Untersuchung kommt auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung zu dem Ergebnis, dass keine erheblichen Auswirkungen festgestellt werden können. Da im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung und im Rahmen der öffentlichen Auslegung wiederholt eine Anzahl an Bürgern sich gegenüber der deutlichen Verkehrszunahme an der Bismarckstraße und die damit in Verbindung stehenden Lärmimmissionen erwehrt haben, wird nun versucht, die zusätzliche Verkehrsbelastung auf ein notwendiges Minimum weiter zu beschränken. In diesem Zuge wurde die Zahl der öffentlichen Parkplätze reduziert und in der Summe auf eine aus dem Verkehrsgutachten abgeleiteten Zahl (95 Stück) in der Planung auf insgesamt ca. 97 Stellplätzen verringert. Durch diese Reduktion kann auf die zweite Tiefgaragenebene verzichtet werden. Durch diese Veränderung sind Anpassungen in der Planzeichnung notwendig, so dass sich die Umgrenzung der Flächen für Tiefgaragen, die Baugrenzen und die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten belasteten Flächen verändern. Die Planung führt dazu, dass die geplante Tiefgarage sich geringfügig weiter in Richten Osten zur bestehenden Tiefgarage Rathaus erstreckt. Im Norden, im Übergang zur Itter, erfolgt jedoch durch diese neue Planung eine größere Distanz zur Itter gegenüber der bisherigen Planung.

Weitere Anregungen, die sich auf die Freianlagenplanung beziehen, wurden aufgenommen. Diese Hinweise und Anregungen sind im weiteren Verfahren bei der Ausführungsplanung der Freianlagen zu beachten. Teilweise sind hierbei Änderungen des Bebauungsplanes notwendig geworden. So ist die Planung einer Plattform an der Itter über ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht in

Der Bürgermeister

Az.: IV/61.1ext. ISR 73A-05

SV-Nr.: IV/61-221

die Festsetzungen übernommen worden. Die Detailplanung sowie die Konstruktion dieser Plattform hat im weiteren Verfahren in enger Abstimmung mit den Genehmigungsbehörden zu erfolgen. So wird sichergestellt, dass diese Konstruktion die Itter und die hydraulischen Funktionen nicht beeinträchtigt. Die entsprechenden Anregungen des Kreises Mettmann sind in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

Im Rahmen der weiteren Detailplanung des geplanten Gebäudes haben sich ferner geringfügige Verschiebungen der Baugrenzen ab 2. OG ergeben. Hieraus resultieren jedoch keine größeren überbaubaren Flächen. Es konnte durch diese Änderung ferner ein größerer Abstand der Baugrenze ab 2. OG gegenüber dem Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz und dem Gebäude Mittelstraße Nr. 42 erzielt werden. In Bezugnahme auf die amtsinternen Anregungen des Bauaufsichtsamtes wurden textliche Festsetzungen für die Zulässigkeit von Technikaufbauten oberhalb der festgesetzten Höhe in geringem Ausmaß aufgenommen.

Mit dem Bebauungsplanentwurf, den textlichen Festsetzungen, der Entwurfsbegründung und dem Entwurf der Freianlagenplanung wurde mit Schreiben vom 20.03.2008 neben den verwaltungsinternen Fachämtern die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB beteiligt.

Der vorliegende vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 73A, 5. Änderung (VEP Nr. 9) soll eine die Mittelstraße und Bismarckstraße begleitende Straßenrandbebauung mit einem Geschäftshaus ermöglichen. Die Planung kann die mit Straßenrandbebauung geprägten umliegenden Bereiche konsequent fortsetzen und so zu einer gestalterischen Aufwertung der Hildener Innenstadt beitragen. Darüber hinaus führt die Planung zu einer wesentlichen Aufweitung des Dr.-Ellen-Wiederhold-Platzes und zu einer besseren Einsehbarkeit der Platzsituation von der Mittelstraße und der Itter. Weiteres Ziel der Planung ist es, den Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz stärker in den Stadtraum und in die innerstädtischen Wegenetze einzubinden. Darüber hinaus soll durch eine Veränderung der Raumkanten eine Vergrößerung der Platzfläche und eine deutliche Steigerung der Aufenthaltsqualität herbeigeführt werden. In diesem Zusammenhang werden die Ausführungen verschiedener Stellungnahmen der Bürger, die eine Minderung von Aufenthaltsqualität durch eine großmaßstäbliche Bebauung befürchten, nicht geteilt. Weitere Details zur Fassadengestaltung werden im Durchführungsvertrag zwischen der Stadt Hilden und dem Vorhabenträger konkret geregelt. Wie dem Umweltbericht zum Bebauungsplan zu entnehmen ist, sind durch die vorliegende Planung keine erheblichen und langfristig nachteiligen Umweltauswirkungen auf Denkmäler und Kulturgüter zu befürchten. Das im Plangebiet befindliche Baudenkmal „altes Rathaus“ Mittelstraße 40, genießt Bestandsschutz und wird im Bestand gesichert. Der gleiche Bestandsschutz gilt auch für das historische (nicht denkmalgeschützte) Gebäude Mittelstraße 42 nebst Anbauten.

In dieser Sitzungsvorlage wird ein Vorschlag zur Abhandlung der eingegangenen Anregungen zur Beratung vorgelegt. Im Rahmen dieser Abhandlungen wurde der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, die Begründung und der Umweltbericht leicht verändert.


(Günter Scheib)



Anlagen zur Sitzungsvorlage:

- Schreiben der Unitymedia NRW GmbH vom 31.03.2008
- Schreiben des ADFC - Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club vom 20.04.2008
- Schreiben der HWK - Handwerkskammer Düsseldorf vom 23.04.2008
- Schreiben der Stadt Erkrath vom 14.04.2008
- Schreiben der Stadtwerke Hilden vom 29.04.2008
- Schreiben des Behindertenbeirates vom 28.04.2008
- Schreiben des Kreises Mettmann vom 02.05.2008
- Schreiben des BUND - Bund für Umwelt und Naturschutz LV NW Ortsgruppe Hilden vom 02.05.2008
- Schreiben der Rheinbahn AG vom 30.04.2008
- Schreiben von Rolf-Peter und Kyong-Soon Cremer vom 28.04.2008
- Schreiben von E. Siepmann, G. Kampf, K. Siepmann, Fam. Springenberg-Eich (ohne Datum)
- Schreiben von E. und C. Leimberg vom 01.05.2008 ergänzt mit Schreiben vom 09.05.2008
- Schreiben von den Anwohnern der Bismarckstraße (ohne Datum)
- Schreiben von E/S/B/P Rechtsanwälte in Vertretung für Herrn Manfred Kluth vom 02.05.2008
- Schreiben von Werner und Wilma Roth vom 30.04.2008
- Schreiben von Rechtsanwalt Wolfgang Lehmann in Vollmacht der Lehmann Grundbesitz GbR vom 29.04.2008
- Schreiben der INFRACOR GmbH vom 27.03.2008
- Schreiben des BRW - Bergisch-Rheinischer Wasserverband vom 02.04.2008
- Schreiben der Stadt Düsseldorf vom 07.04.2008

- Protokoll der Bürgeranhörung vom 06.12.2007

- Durchführungsvertrag vom 27.05.2008 (Textteil)

- Begründung inklusive Umweltbericht mit Stand vom 26.05.2008

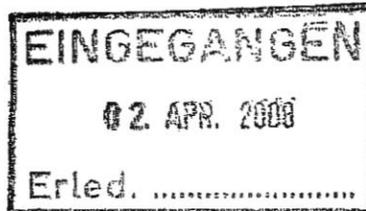
- Textliche Festsetzungen und Hinweise zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 73A-05
- Legende zur Planzeichnung des vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 73A-05
- Planzeichnung des vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 73A-05

FV → RO

Unitymedia
Internet, Telefon & TV

Unitymedia NRW GmbH Regionalbüro West Kreuzweg 60 47809 Krefeld

ISR Stadt + Raum

Memeler Str.30
42781 HaanAnsprechpartner: Harald Mayer, Tel.: 02151 / 3383 561 | Fax.: 02273 / 5947 0672
Email: Harald.Mayer@unitymedia.de

31.03.2008

Ihre Nachricht vom
20.03.2008

Ihre Zeichen

Unsere Nachricht vom

Unsere Zeichen

Unitymedia NRW GmbH
Aachener Str. 746-750
50933 KölnPostanschrift
Regionalbüro West
Kreuzweg 60
47809 KrefeldHandelsregister
Amtsgericht Köln
HRB 55984
Sitz der Gesellschaft: Köln
USt-ID DE 813 243 353Geschäftsführer
Pam Sandhu
Dr. Herbert Leifker
Christopher Winfrey

www.unitymedia.de

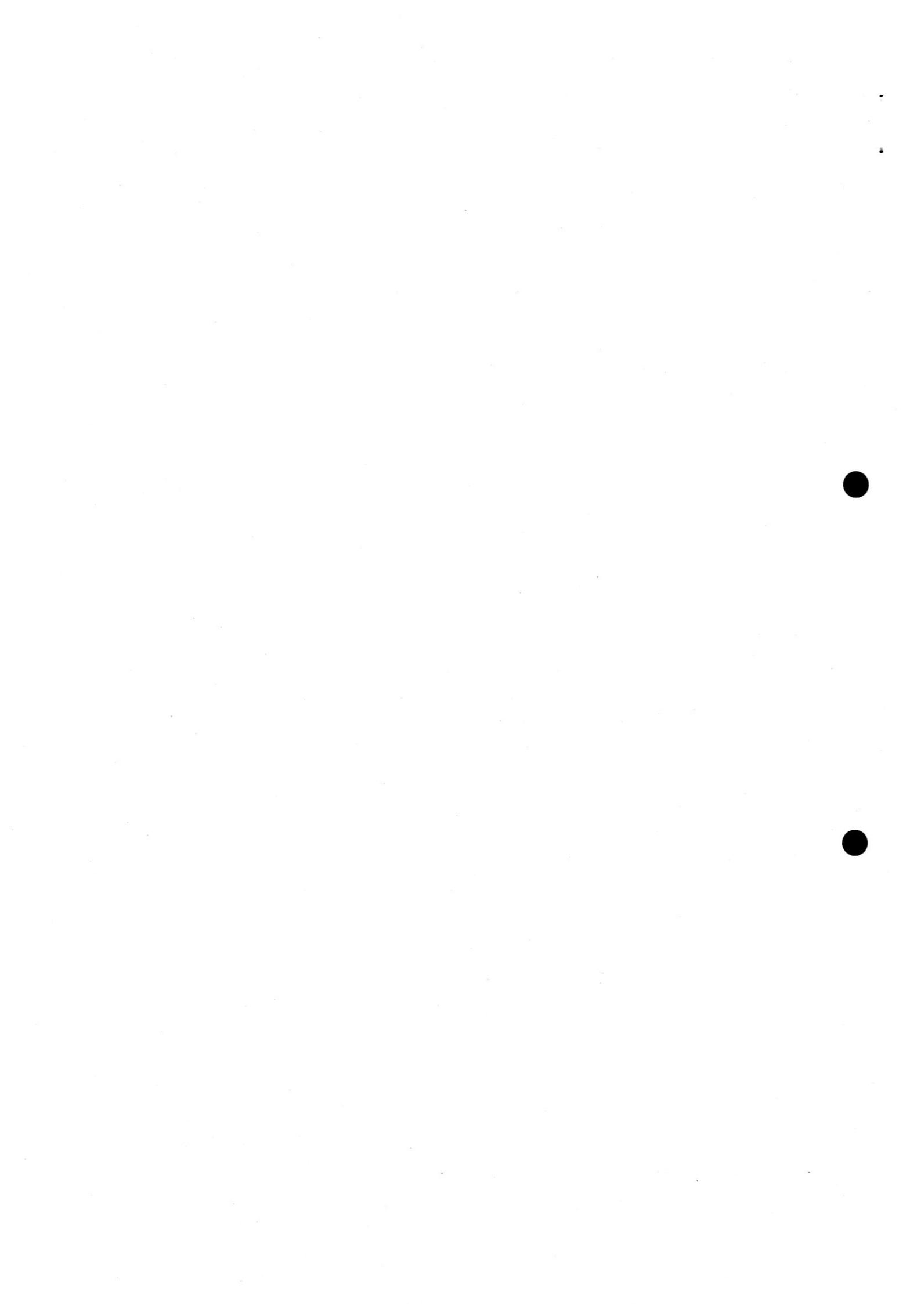
**Vorhaben bezogener Bebauungsplan Nr.73A , 5.Änderung für den
Bereich Mittelstr./ Bismarckstr./ Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz
(Hauptfiliale der Sparkasse HRV in Hilden)**

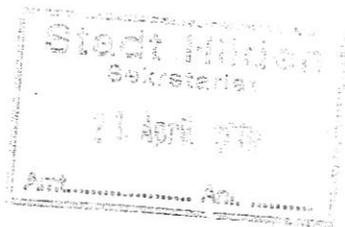
Sehr geehrte Damen und Herren,

Im Planbereich befinden sich mehrere Telekommunikationsanlagen der Unitymedia NRW GmbH, die ggfs. von Baumaßnahmen berührt werden und infolgedessen gesichert, verändert oder verlegt werden müssen. Wir bitten Sie sich mit uns mindestens 3 Monate vor Baubeginn in Verbindung zu setzen, damit alle erforderlichen Maßnahmen (Bauvorbereitung, Kabelbestellung, Kabelverlegung usw.) rechtzeitig eingeleitet werden können.

Mit freundlichem Gruß

I.A. H.Mayer





Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Ortsgruppe Hilden

ADFC Ortsgruppe Hilden, Georg Blanchot, Bahnhofsallee 24, 40721 Hilden

Stadtverwaltung
Am Rathaus 1
40721 Hilden

z. Hd. Herrn
Bürgermeister
Günter Scheib



Georg Blanchot
Bahnhofsallee 24
40721 Hilden
☎ 02103 / 51074

Hilden, den 20.4.2008

Handwritten signatures and initials.

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 73 A, 5. Änderung (VEP Nr. 9) für den Bereich Mittelstr. /Bismarckstr. /Dr. Ellen-Wiederhold-Platz Fahrradabstellanlagen an der Hauptfiliale der Sparkasse HRV, Mittelstraße 44

Sehr geehrter Herr Scheib,

im Rahmen der Offenlage des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 73 A, 5. Änderung (VEP Nr. 9) bitten wir folgende Anregungen zu berücksichtigen:

In unmittelbarer Nähe zu dem geplanten Bank- und Geschäftszentrum sind an der Bismarck- und der Mittelstraße mindestens 100 stabile Fahrradabstellanlagen (z.B. "Modell Hilden" oder orion beta) zu errichten.

Bereits mit Schreiben vom 18.3.2007 hat der ADFC Hilden eine entsprechende Forderung erhoben.

Der Einmündungsbereich der Bismarckstraße in die Mittelstraße wird schon seit Jahren nicht nur durch die bereits vorhandenen Abstellanlagen sehr gut genutzt, sondern zeigt gerade zu den Einkaufszeiten durch die Vielzahl ungeordnet abgestellter Fahrräder einen enormen Parkdruck auf. Die Einmündung der Bismarckstraße in die Fußgängerzone ist der zentrale Fahrradabstellplatz für die Einkäufer und Besucher der Mittelstraße! Wir haben deshalb schon in der Vergangenheit eine Erweiterung der bestehenden Anlage gefordert, wie es sich für eine Fahrradstadt wie Hilden geziemt.

Die Qualität der Fahrradbügel, an die man das Rad stand- und diebstahlsicher anschließen kann, sollte den Anlagen rund ums Rathaus bzw. am Warrington-Platz entsprechen.

Der derzeitige Bestand an Fahrradabstellanlagen (Modell Hilden) zwischen Itter und Wiederhold-Platz sieht wie folgt aus:

20 Abstellplätze befinden sich hinter dem Bürgerhaus, 8 am Zugang zur Tiefgarage, 12 an der Itter (insgesamt 40).

Der vorliegende VEP Nr. 9 sieht 10 Plätze hinter dem Bürgerhaus, 8 am Rathaushintereingang und 11 an der Itter vor (insgesamt 29).

An der Bismarckstraße, westlich der Sparkasse, befinden sich heute 18 Abstellplätze. Geplant nach VEP sind 10 auf der Itterbrücke, 18 auf der Westseite und 30 auf der Ostseite der Bismarckstraße (insgesamt 58).

Diese 58 Plätze an der Bismarckstraße reichen bei weitem nicht aus. Aufgrund des bekannt hohen Radverkehrsaufkommens und des entsprechenden Parkbedürfnisses sind die von uns geforderten 100 Fahrradbügel **in unmittelbarer Nähe** des Sparkassenneubaus an der Bismarck- und der Mittelstraße unbedingt erforderlich. Die Bismarckstraße ist die zentrale Zufahrt für den Radverkehr nicht nur aus dem Hildener Norden. Auf der Mittelstraße -zwischen der Einmündung Bismarckstraße und Altem Markt- sind keine Abstellbügel vorhanden, obwohl dort wegen der zahlreichen Geschäfte ein Parkbedürfnis besteht.

In den letzten Jahren sind an verschiedenen Stellen der Mittelstraße Fahrradabstellbügel (Typ orion beta) verschwunden oder entfernt worden, ohne dass an anderer Stelle dafür Ersatz geschaffen wurde. Der letzte bekannt gewordene Fall war die ersatzlose Entfernung von Fahrradabstellanlagen vor dem Eiscafe in der Mittelstraße 13 im Herbst letzten Jahres. Diese Praxis kann nicht länger hingenommen werden. Es dürfte nicht unbekannt sein, dass das Einkaufen mit dem Fahrrad gerade in Hilden zugenommen hat. Dies stärkt den örtlichen Handel und spielt als Wirtschaftsfaktor eine nicht unerhebliche Rolle.

Umso dringender ist es daher, im Zugangsbereich der Einkaufszone eine ausreichende Anzahl von Fahrradabstellmöglichkeiten zu schaffen. Dadurch kann das Parkverhalten geordnet und der Diebstahlgefahr vorgebeugt werden.

Überdies würde damit auch dem vom Rat am 21.11.2007 beschlossenen "Maßnahmenkatalog Klimaschutz" entsprochen, wonach im Innenstadtbereich weitere attraktive Standorte für Fahrradabstellanlagen identifiziert und geschaffen werden sollen.

Wir regen an, die bislang geplante Anzahl von 58 Abstellbügeln auf mindestens 100 aufzustocken. Aufstellmöglichkeiten bieten sich als Fortsetzung der geplanten Anlagen in südlicher Richtung auf beiden Seiten der Bismarckstraße sowie an der Südseite des Sparkassengebäudes auf der Mittelstraße rechts und links des Haupteingangs.

Mit freundlichen Grüßen

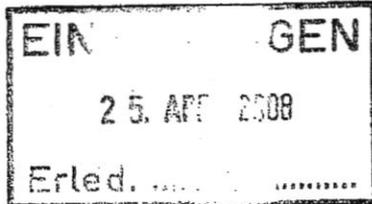

Georg Blanchot



Handwerkskammer

Düsseldorf

ISR Stadt + Raum
Memeler Straße 30
42781 Haan



**Wirtschaftsförderung
Standortberatung**

Unser Zeichen: He-hei
Ansprechpartner: Herr Hermann
Durchwahl: 0211/8795-322
Zimmer: 223
Datum: 23. April 2008
Telefax: 0211/8795-344
e-mail: hermann@hwk-duesseldorf.de

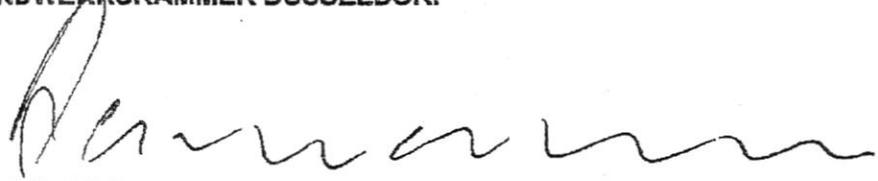
Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 73 A, 5. Änderung für den Bereich Mittelstraße/Bismarckstraße/Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz (Hauptfiliale der Sparkasse HRV in Hilden)

hier: unsere Stellungnahme zur Offenlage

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen Bezug auf die uns zugegangenen Planunterlagen und teilen Ihnen mit, dass wir Ziel und Zweck der o.g. Bauleitplanung begrüßen. Wir weisen allerdings noch einmal darauf hin, dass die Standortbelange der dem Neubauvorhaben benachbarten Gewerbenutzungen berücksichtigt werden sollen.

Mit freundlichen Grüßen
HANDWERKSKAMMER DÜSSELDORF

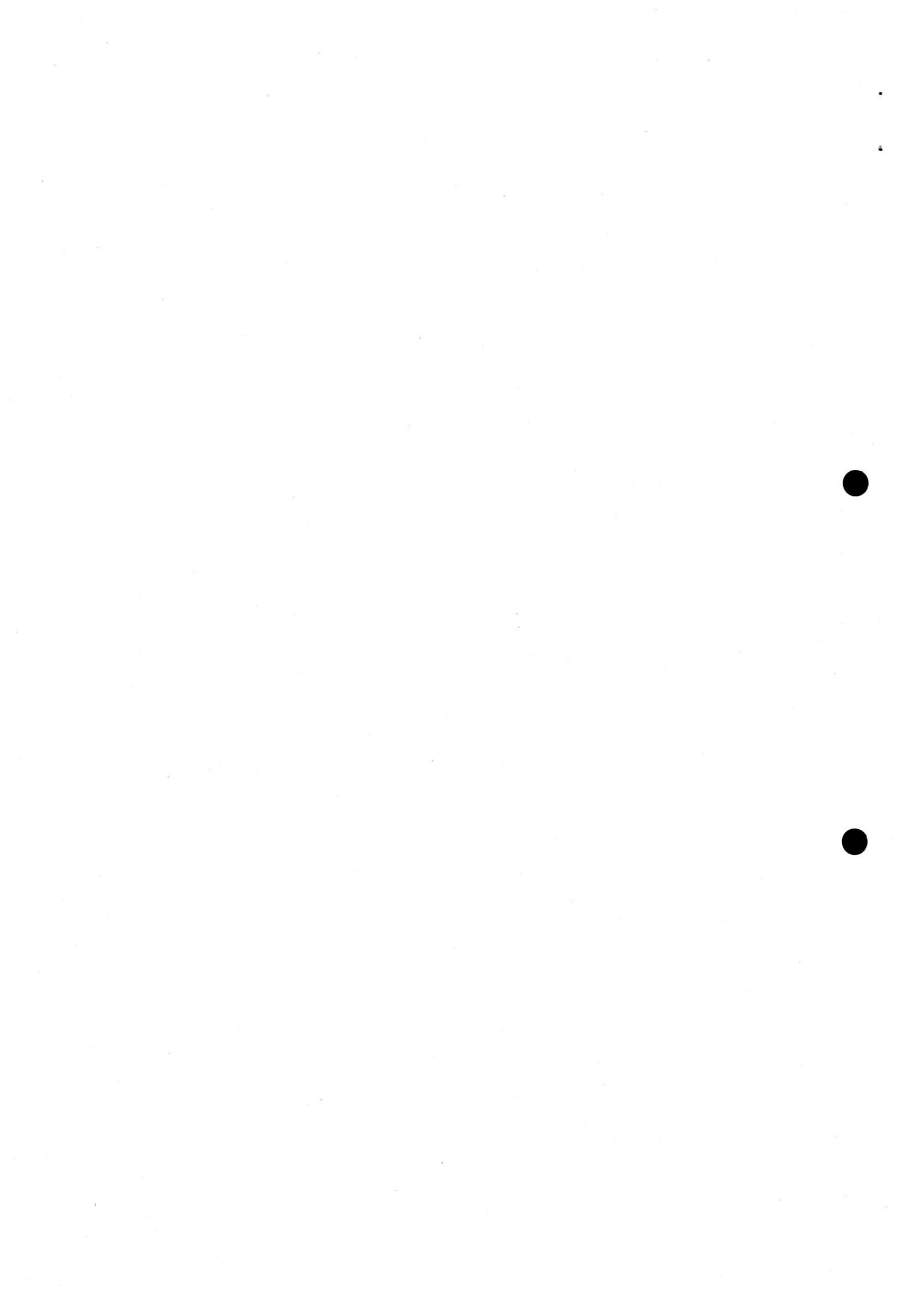

Hermann

Georg-Schulhoff-Platz 1
40221 Düsseldorf
Postfach 10 27 55
40018 Düsseldorf

Telefon 02 11-87 95-0
Telefax 02 11-87 95-110
<http://www.hwk-duesseldorf.de>

Volksbank Düsseldorf Neuss eG
BLZ 301 602 13 / Konto 200 001 176
BIC GENODED1DNE
IBAN DE02 3016 0213 0200 0011 76

Postbank Köln
BLZ 370 100 50 / Konto 6118-500
BIC PBNKDEFF
IBAN DE48 3701 0050 0006 1185 00

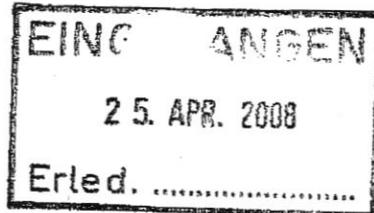


DAS TOR ZUM NEANDERTAL


STADT
Erkrath
 DER BÜRGERMEISTER

Stadt Erkrath - Postfach 1154 - 40671 Erkrath

Amt 61 - Planungsamt -
 Schimmelbuschstraße 11-13

 ISR Stadt + Raum
 Memeler Straße 30
 42 781 Haan

 Auskunft erteilt Frau Dieringer
 Zimmer 305
 Telefon 0211-2407-6107
 Telefax 0211-2407-6010

Ihr Zeichen

 Ihre Nachricht vom
 20.03.08 und 27.03.08

 Mein Zeichen
 Dr

 Datum
 14.04.2008

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 73 A 5. Änderung
 Beteiligung gem. §4 Abs. 2 BauGB

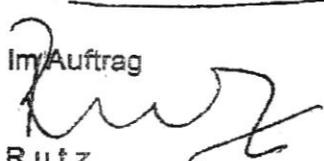
Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übersendung der Bebauungsplanunterlagen.

Die Stadt Erkrath bringt folgende Bedenken und Anregungen zu der o.g. Planung vor:

- Mit der Realisierung der geplanten Maßnahme wird in Hilden voraussichtlich wesentlich mehr Umsatz im Bekleidungssegment erreicht, als es das örtliche Kaufkraftaufkommen zulässt. Gem. § 24 a LEPro dürfen benachbarte Versorgungsbereiche durch die Ansiedlung großflächiger Handelsbetriebe nicht beeinträchtigt werden. Im Rahmen der Verträglichkeitsanalyse wird für Alt-Erkrath eine Umsatzverteilung - sprich ein Verlust - von 0,6 Mio. € prognostiziert. Dies entspricht in etwa 10% der derzeitigen Bekleidungsumsätze. Dies stellt für sich betrachtet bereits eine Beeinträchtigung des Zentrums dar. Unberücksichtigt hierbei ist, dass der momentane Standort von P&C (2650 m² Verkaufsfläche) zukünftig ebenfalls für den Bekleidungssektor zur Verfügung stehen könnte und damit zusätzliche Umsatzverteilungen zulasten der Stadt Erkrath begründen könnte. Eine detaillierte Betrachtung hierzu ist im Gutachten nicht erfolgt.
- Bei der Betrachtung der Auswirkungen auf das Stadtgebiet wurde im Gutachten nur der Bereich Bahnstraße in Alt-Erkrath als Hauptzentrum näher untersucht. Durch die Dreigliederung der Gesamtstadt Erkrath gibt es neben dem Hauptzentrum an der Bahnstraße in Alt-Erkrath auch das Hauptzentrum am Hochdähler Markt, sowie das Nebenzentrum am Neuenhausplatz in Unterfeldhaus. Die gutachterliche Untersuchung müsste die Auswirkungen auf jedes Zentrum - mit der jeweils zugrundeliegenden anteiligen Kaufkraft - getrennt betrachten.

Im Auftrag

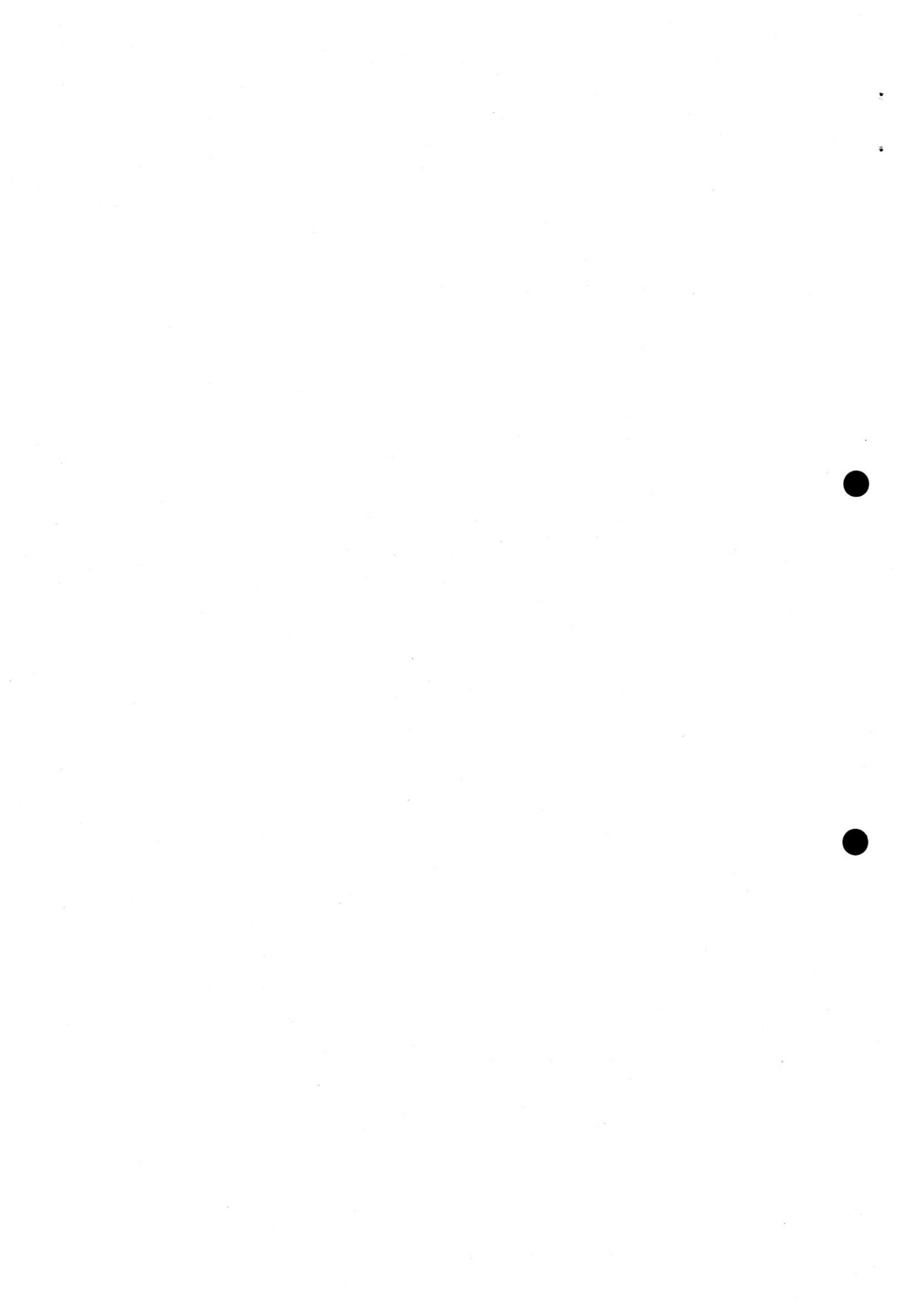

 Rutz
 Städt. Baudirektor

Bankverbindungen:
 Kreissparkasse Düsseldorf
 Raiffeisenbank Erkrath
 Deutsche Bank Düsseldorf
 Postgiroamt Köln

 (BLZ 301 502 00) Kto. 3 400 026
 (BLZ 370 095 21) Kto. 6 00 001 019
 (BLZ 300 700 24) Kto. 8 272 320
 (BLZ 370 100 50) Kto. 211 80-502

S-Bahn-Haltspunkt Hochdahl
 S 8, S 11

Buslinien
 739, 741, 744



Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 73A 5. Änderung f. den Bereich
Mittelstr./Bismarckstr./....

29-Apr-2008 15:01

Gabi.Scholze@stadtwerke-hilden.de -> mail@isr-haan.de

Sehr geehrter Herr Roth,

Hier unsere Stellungnahme:

Die Fahrradständer zur Sparkassenseite hin befinden sich im Trassenbereich der elektrischen Versorgungsleitungen. Bitte so versetzen, dass unsere Gewerke nicht überbaut werden.

Für die Beleuchtung des Dr.-Ellen-Wiederhold-Platzes gibt es derzeit keine elektrische Anbindung. Wir sind daher im Zuge des Ausbaus daran interessiert, eine Versorgungsstrasse von der Trafostation Rathaus bis zur Itter-Brücke zu verlegen. Bei einer Erneuerung des Brückenbauwerks sprechen Sie uns bitte an, da wir einen Bedarf an Schutzrohren im Bauwerk haben.

Mit freundlichen Grüßen
Günter Friese

Diese E-Mail wurde Ihnen übersandt von:

Gabi Scholze
Center Netze/Team Netzverwaltung

Stadtwerke Hilden GmbH
Am Feuerwehrhaus 1
40724 Hilden
T 02103 795-135
F 02103 795-130
E gabi.scholze@stadtwerke-hilden.de

Geschäftsführer: Dipl.-Ing., Dipl.-Wirt.Ing. Bodo Taube
Aufsichtsratsvorsitzender: Jürgen Scholz
Sitz der Gesellschaft: 40724 Hilden
Amtsgericht Düsseldorf: HRB 45055
Steuernummer: 135/5790/0194

F → Ro

Einander verstehen

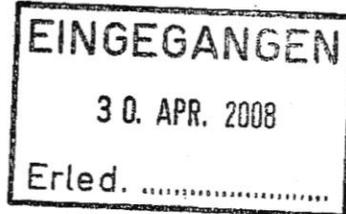


- Miteinander leben

ISR Stadt + Raum
Memeler Straße 30

42781 Haan

Hilden, den 28. April 2008



Projekt 07/10

Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange bei der Aufstellung von Bauleitplänen; öffentliche Auslegung, Beteiligung gem. § 4 Abs 2 i. V. m. § 3 Baugesetzbuch (BauGB);

Hier: Vorhaben bezogener Bebauungsplan Nr. 73A 5.Änderung für den Bereich Mittelstraße/Bismarckstraße/Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz (Hauptfiliale der Sparkasse HRV in Hilden)

- Ihr Schreiben vom 20. und 27.03.2008

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Behindertenbeirat der Stadt Hilden nimmt zu dem oben genannten Vorhaben bezogenen Bebauungsplan Nr. 73 A 5.Änderung (Neubau der Hauptfiliale der Sparkasse HRV in Hilden) wie folgt Stellung:

Mit unserem Schreiben vom 27.12.2007 haben wir sehr eindringlich auf die Einhaltung der einschlägigen DIN-Normen und im Besonderen auf die BauO NRW über Barrierefreiheit hingewiesen. Gleichfalls nannten wir Ihnen eine Reihe Beispiele, die diese Barrierefreiheit aus unserer Sicht gewährleisten werden.

Unsere Hinweise halten wir aufrecht, ohne sie hier noch einmal im Einzelnen zu erwähnen.

In dem Plan „Dr. Ellen-Wiederhold-Platz“ sind die unmittelbaren Außenbereiche zum Sparkassen-Neubau dargestellt. Hierzu haben wir folgende Anmerkungen:

- Bitte prüfen, ob ein zweiter oberirdischer Behindertenparkplatz an der Kurt-Kappler-Straße eingerichtet werden kann.

Seite 1 von 2

Postanschrift: Behindertenbeirat der Stadt Hilden, c/o Klaus Dupke, Topsweg 30, 40723 Hilden
e-mail: behindertenbeirat@hilden.de

Vorsitzender:
Klaus Dupke
Tel.: 0 21 03 / 5 15 09
e-mail: familiedupke@arcor.de

stellv. Vorsitzender:
Hermann Nagel
Tel.: 0 21 03 / 4 27 73
e-mail: hermann-nagel@ish.de

Schriftführerin:
Hiltrud Stegmaier
Tel. und Fax:
0 21 03 / 4 27 75

Kassiererin:
Renate Laimann
Tel.: 0 21 03 / 5 58 17
e-mail: renate@laimann.de

Bankverbindung: Sparkasse Hilden-Ratingen-Velbert · Konto-Nr.: 34 301 713 · BLZ: 334 500 00

Einander verstehen



- Miteinander leben

Seite 2: Projekt 07/10 Neubau Sparkasse – Scheiben des Behindertenbeirates vom 28.04.2008

- Die im Plan enthaltenen offenen Rinnen sind für uns äußerst problematisch. Sie sind ein Gefahrenherd für Sehbehinderte und Blinde.
- Für Sehbehinderte und Blinde sind Leit- und Orientierungseinrichtungen in Form von Rillenplatten bzw. Noppenplatten vorzusehen.

Wir halten es für sinnvoll und sind auch gerne bereit, mit Ihnen Detailfragen in einem persönlichen Gespräch zu erörtern. Hinsichtlich Terminvereinbarung wenden Sie sich bitte an den Unterzeichner dieses Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen
Behindertenbeirat der Stadt Hilden


Klaus Dupke
Vorsitzender



Kreis Mettmann
Der Landrat

Postanschrift: Kreisverwaltung Mettmann · Postfach · 40806 Mettmann

ISR Stadt + Raum

Memeler Straße 30

42781 Haan

Ihr Schreiben 20.03.08
Aktenzeichen 63-2
Datum 2. Mai 2008

Auskunft erteilt Herr Saxler
Zimmer 2.105
Tel. 02104_99_ 2606
Fax 02104_99_ 5602
E-Mail klaus.saxler@kreis-mettmann.de

Bitte geben Sie bei jeder
Antwort das Aktenzeichen an.

Beteiligung als Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr. 73 A – 5. Änderung
Beteiligung gem. § 4 Abs. 2 BauGB
Bereich Mittelstr. / Bismarckstr. / Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz

Zu der og. Planungsmaßnahme äußere ich mich wie folgt:

Aus Sicht des **Umweltamtes**:

Untere Wasserbehörde:

Im Vorentwurf zur Gestaltung des „Dr. Ellen Wiederhold Platzes“ ist eine Plattform an der Itter sowie eine Umgestaltung der vorhandenen Fußgängerbrücke zeichnerisch dargestellt. Ich gehe davon aus, dass diese Planungen noch nicht Bestandteile des vorliegenden Bebauungsplanes sind. Jedoch weise ich in Abstimmung mit dem Bergisch-Rheinischen Wasserverband (BRW) schon zum jetzigen Zeitpunkt darauf hin, dass Eingriffe in den Böschungsbereich zur Errichtung von Anlagen zu unterbleiben haben, zumal dieser Bereich auch als öffentliche Grünfläche sowie als Fläche für die Wasserwirtschaft festgesetzt werden soll. Sollten die Planungen zur Umgestaltung der Brücke konkret werden, bitte ich um eine enge Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde und dem BRW.

Im Übrigen verweise ich auf meine Stellungnahme vom 3.1.2008.

Untere Bodenschutzbehörde:

Im Plangebiet befinden sich keine Flächen, die im „Altlastenkataster“ des Kreises Mettmann verzeichnet sind. Es liegen für den Geltungsbereich der Planung keine konkreten Erkenntnisse zu Altlasten, schädlichen Bodenveränderungen sowie dadurch bedingten Beeinträchtigungen vor.

Nach den Ergebnissen der flächendeckenden Altstandorterfassung des Kreises Mettmann befindet sich im Plangebiet der Altstandort Nr. 28993 (Chemische Reinigung, Mahl- und Schälsmühlen u. a. Mittelstr. 36). Der Altstandort (Altlastverdacht) ist bislang nicht untersucht worden, so dass unklar ist, ob Belastungen vorhanden sind und ob von der Fläche Gefahren ausgehen. Die altlastenverdächtige Fläche ist im Bebauungsplan

Dienstgebäude
Goethestr. 23
40822 Mettmann
(Lieferadresse)
Telefon (Zentrale)
02104_99_0

Fax (Zentrale)
02104_99_4444

Homepage
www.kreis-mettmann.de
E-Mail (Zentrale)
kme@kreis-mettmann.de

Besuchszeit
8.30 bis 12.00 Uhr
und nach Vereinbarung
Straßenverkehrsamt
7.30 bis 12.00 Uhr und
Do. von 14.00 bis 17.30 Uhr

Konten
Kreissparkasse Düsseldorf
Kto. 0001000504
BLZ 301 502 00
Postbank Essen
Kto. 852 23-438 BLZ 360 100 43

Blatt 2

gekennzeichnet. In der Entwurfsbegründung wird darauf hingewiesen, dass die Untere Bodenschutzbehörde des Kreises Mettmann in bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren zu beteiligen ist, die die altlastenverdächtige Fläche betreffen. Weitere Anregungen oder Hinweise werden diesbezüglich nicht vorgebracht.

Untere Immissionsschutzbehörde:

Gegen das o.g. Bauleitplanverfahren bestehen aus der Sicht des anlagenbezogenen Immissionsschutzes keine Bedenken.

Aus Sicht des Kreisgesundheitsamtes:

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

Aus Sicht des Planungsamtes:

Untere Landschaftsbehörde:

Landschaftsplan:

Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich des Landschaftsplanes. Natur- oder Landschaftsschutzgebiete werden auch nicht berührt. Eine Beteiligung von Beirat, ULAN-Fachausschuss sowie Kreis Ausschuss ist daher nicht erforderlich.

Umweltprüfung:

Gemäß §§ 2 und 2a BauGB i.d.F. vom 20.07.2004 wurde der Begründung des Bebauungsplanes ein Umweltbericht mit durchgeführter Umweltprüfung (UP) beigelegt. Hierzu werden keine Anregungen gemacht.

Eingriffsregelung:

Die Planung bedingt keine über das bestehende Baurecht hinaus gehenden neuen Eingriffe in Natur und Landschaft. Es werden keine Anregungen gemacht.

Artenschutz:

Der unteren Landschaftsbehörde ist das Vorhandensein von Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten streng geschützter Tiere im Planungsraum nicht bekannt. Nach hiesiger Einschätzung werden lokale Populationen streng geschützter Arten durch die Planung nicht beeinträchtigt.

Planungsrecht:

Die Anregungen aus den Stellungnahmen der Kreisverwaltung Mettmann vom 20.12.2007 und 3.1.2008 (Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB) sind in das städtebauliche Konzept nur zum Teil eingearbeitet worden. Insbesondere die Anregungen aus Sicht der Wasserwirtschaft sind bisher nicht abschließend geklärt. Nach der Abwägung durch den Rat der Stadt bitte ich um Mitteilung des Ergebnisses und weiter um Benachrichtigung wann der Bebauungsplan in Kraft getreten ist.

Im Auftrag

Saxler



ISR-Stadt +Raum

**Memeler Straße 30
42781 Haan**

per Fax als an 02129-566-20916

**Bund für Umwelt- und
Naturschutz LV NW
Ortsgruppe Hilden
Dieter Donner
Kirchhofstraße 28
40721 Hilden
Tel. 02103405030**

Hilden, den 02.05.2008

**Betr.: Vorhabenbezogener B-Plan Nr.73 A, 5. Änderung
Beteiligung des BUND als Träger öffentlicher Belange gem. § 4 BauGB**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst weisen wir daraufhin, dass die vorgelegte Planung für eine Stellungnahme nur eine erste Basis bilden kann. Es fehlt noch der ausformulierte Vorhaben- und Erschließungsplan.

Teil A - Begründung

Es gibt für die im aktuellen Bebauungsplan vorhandene Baugrenze eine städtebauliche Begründung, die u.E. auch heute noch Gültigkeit hat: Die Raumkante sollte so gewählt sein, dass die Mittelstraße sich in diesem Bereich – wie auch vor dem Rathauscenter - ausweitet. Damit wird dem Gefühl der räumlichen Enge entgegengewirkt und die Aufenthaltsqualität gesteigert. In diesen Aufweitungen können auch größere Bäume als Klimaregulatoren und natürliche Gestaltungselemente Platz finden. Diese städtebauliche und umweltverbessernde Möglichkeit sollte weiter bestehen bleiben und genutzt werden. Damit wird auch eine lebendige Stadtkultur mit Festen, Freiluftausstellungen und sonstigen Veranstaltungen gefördert oder weiterhin aufrechterhalten.

5.1 Städtebauliche Konzeption

Was die „einheitliche Raumkante“ angeht, fordern wir, die äußerste Raumkante auf die ursprüngliche Baugrenze zurückzunehmen. Zusätzlich ist nur noch zu erwähnen, dass die angestrebte Aufwertung durch die gewählte „zeitgenössische Formensprache“ aus sehr individuellem Empfinden und eher dem Drang aus der geplanten Handelsnutzung folgt, als einer nachhaltigen Konzeption. Das würde – gerade durch die Einengung der Mittelstraße - nicht zur Stärkung der Hildener Innenstadt beitragen. Eine wesentliche Verbesserung der Situation – insbesondere der Verschattung - des Dr. Ellen Wiederhold Platzes ist nicht erkennbar und sollte deshalb auch nicht als Begründung für dieses übersteigerte und fehlplazierte Rammvolumen herangezogen werden.

5.2 Art und Maß der baulichen Nutzung

1. Vom Rat der Stadt Hilden ist am 21.11.07 als „Maßnahmenkatalog Klimaschutz“ folgendes beschlossen worden: „Bei Vorhaben- und Erschließungsplänen (Vorhabenbezogenen Bebauungsplänen) wird die Verwaltung verpflichtet, im Rahmen der mit den Vorhabenträgern zu schließenden Durchführungsverträge die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen festzuschreiben.
- Hierbei kann es sich – je nach Projekt – um verschiedene Maßnahmen handeln, vom Einsatz der aktiven und passiven Solarenergienutzung über höchste Wärmedämmungsstandards bis hin zu klimaschützenden Heizungs- oder Klimatisierungstechnologien.“

- Ein über einen VEP umzusetzendes Projekt würde so auch zwingend Klimaschutz-Aspekte enthalten.“

Dies ist in dem vorliegenden Entwurf immer noch nicht berücksichtigt; wenn – wie von der Verwaltung immer betont wurde und wovon offensichtlich auch alle überzeugt sind - Klimaschutzziele verfolgt werden, dann können und müssen diese auch als Selbstverpflichtung in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan vor Beschlussfassung schriftlich aufgenommen werden.

2. Es wird ein erhebliches zusätzliches Bauvolumen geplant. Flächenmäßig soll von 2.500 auf 3000 qm ausgeweitet werden, wie in der Bürgeranhörung erläutert wurde. Die Nutzfläche soll sogar von 4.800 auf 7.900 qm steigen. Wir regen an, auch unter Klimaschutzgesichtspunkten eine Reduzierung – auch der Geschossigkeit vorzunehmen.

Jede Ausweitung der Bebauung sollte zunächst vermieden werden; auf jeden Fall –, wenn sie nicht vermieden werden soll oder kann, darf dies gemäß der o.g. Zielsetzung - nicht dazu führen, dass Emissionen und Immissionen zunehmen, sondern Reduzierungen erreicht werden, die sich im übrigen auch in der Zukunft positiv auf die Wirtschaftlichkeit des Projektes auswirken werden.

Die Ausrichtung des Obergeschossquaders sollte durch Schrägstellung – Süd-West-Nord-Ost - so gewählt werden, dass die Verschattung des Dr. Ellen Wiederhold Platzes und der Gebäude an der Mittelstraße – Bürgerhaus und Altes Meldeamt – minimiert wird. Damit würde eine „richtige“ Aufwertung des Dr. Ellen Wiederhold Platzes möglich und gesichert.

Zu dem Dr. Ellen Wiederhold Platz noch einige Anregungen. Dass die jetzigen und bisher schön gefällten Bäume nicht bleiben sollen, ist nachzuvollziehen. Dass aber jetzt nur noch ein richtiger Baum dort den Klima- und Stimmungsausgleich bewirken soll, ist nicht nachvollziehbar. Hier sollten – unter Berücksichtigung geringeren Schattenwirkung durch die Schrägstellung des Obergeschossquaders - weitere Baumpflanzungen nachgeplant werden. Dies käme auch dem Geist der Namensgeberin des Platzes entgegen, die immer große Bäume gewollt hat.

Gerade an dieses Projekt, das mehrere Funktionen im Herzen von Hilden erfüllen soll und das von einem öffentlichen Finanzinstitut getragen wird, sind - als kommunales Vorzeigeprojekt – ganz besondere Anforderungen zu stellen.

a. Energetisch ist das Gebäude so zu planen, dass es als Energieproduzent vorgesehen wird und kein neuer CO₂-Ermittent wird. Durch viele bauliche Maßnahmen in den Wand-, Decken- und Fensterbereichen kann alleine schon der Nullenergiestandard erreicht werden. Auch die Nutzung von Geothermie dürfte bei der Größe der Gebäude wirtschaftlich sinnvoll möglich sein und eine entsprechende Prüfung ist auf jeden Fall für das neue Gebäude zu fordern. Hierzu fehlen in dem Entwurf die Ansatzpunkte.

b. Da es sich auch um das Gebäude der HRV- Sparkasse vor Ort handelt, sollte auf möglichst großer Fläche Bürger-Fotovoltaik geplant und den Kunden und Anliegern zur Beteiligung angeboten werden. Damit würde die Identifikation der Bürger-Kunden mit Ihrem Institut gefördert und gefestigt. Hierzu fehlen in dem Entwurf die Ansatzpunkte.

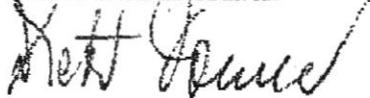
3. Anstelle einer Tiefgarage – die notwendigen Stellplätze sollten über Ablösung bei den nahegelegenen Tiefgaragen Rathaus und Nove-Mesto-Platz nachgewiesen werden – sollte die unterirdische Nutzfläche für KWK- Kraftwerke genutzt werden und der Strom und Wärme in ein Netz der Stadtwerke Hilden eingespeist werden. Das Stromnetz steht schon zur Verfügung, für ein Wärme- und Kühlungsnetz ist der Start an

3

diesem Standort sicher bestens geeignet. Es wäre der erste Schritt zu der Zielsetzung: Hilden wird energieautark ! Hierzu fehlen in dem Entwurf die Ansatzpunkte.

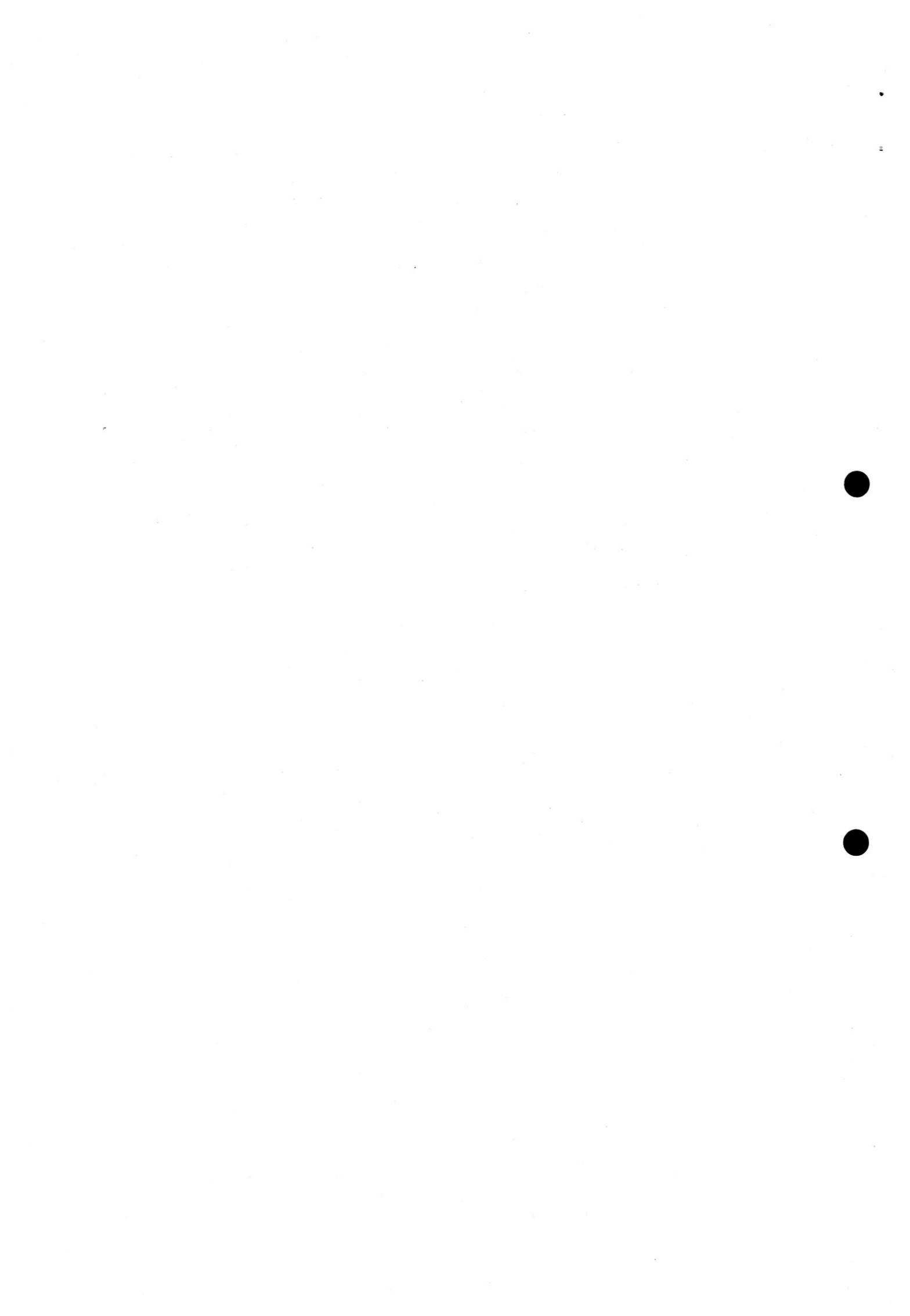
4. Wenn den Vorschlägen unter 3. gefolgt wird, gibt es die Möglichkeit, die vorbelastete Situation entscheidend zu verbessern und damit eine höhere urbane Qualität zu schaffen. Hierzu fehlen in dem Entwurf die Ansatzpunkte.
5. Die sonstigen Umweltauswirkungen sind nach einfachsten Standards untersucht und beschrieben worden. Dies wird der besonderen Situation und dem Anspruch der Stadt Hilden als Mitglied im Klimabündnis leider nicht gerecht und auch dort sollte nachgebessert werden.
6. Bezüglich der Naturschutzuntersuchung wiesen wir schon darauf hin, dass es im Bereich der Itter – deren Ufer in den B-Plan miteinbezogen sind - den Eisvogel auf Nahrungssuche gibt. Der Eisvogel fliegt von der Grenze zu Solingen bis in den Hildener Süden und wird von mir regelmäßig dort gesichtet. Schon dies legt nahe, die beiden Uferbereiche auch in diesem Bereich nicht als „begehbaren Parkbereich“ sondern mehr als naturnahen Bereich auszubilden. Dem ist offensichtlich für den nördlichen Bereich gefolgt worden. Aber die jetzt in die Planung aufgenommene Aussichtsplattform, die den Gewässerbereich sogar überragt, lehnen wir komplett ab. Bereits die Verbreiterung der Brücke verringert die freie Wasserfläche und was in unmittelbarer Nähe zu dieser Brücke die Aussichtsplattform soll, ist naturschutzfachlich ebenso wenig zu begründen wie „störende“ Ufervegetation. Letztere dient ja gerade dazu, den Fluss mit Wasser, Fauna und Flora erlebbar zu machen, ohne die Wasserbewohner über Gebühr zu stören und zu belasten. Es sollte uns bei Neuplanungen eher darum gehen, dem Identifikationsgewässer der Itterstadt Hilden mehr Raum zu geben, statt der Itter immer mehr Schaden zuzufügen.

Mit freundlichen Grüßen



Dieter Donner
Für die Ortsgruppe des **BUND**

3



Telefon 0211.582-01
 Fax 0211.582-1966

rheinbahn@rheinbahn.de
 www.rheinbahn.de

Rheinbahn AG
 Hauptverwaltung
 Hansaallee 1
 D-40549 Düsseldorf
 Postfach 10 42 63
 D-40033 Düsseldorf



Stadtverwaltung
 der Stadt Hilden
 Postfach 8 80
 40708 Hilden

Ansprechpartner **Herr Knab**
 Abteilung **T 102**
 Zimmer **172**
 Telefon **02 11 582-1023**
 Fax **02 11 582-1047**
 E-Mail

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Ihre Nachricht vom	Datum
ISR Stadt + Raum	T 1023 Kn/Mer	20.03.2008	30.04.2008
Projekt 07/10			

Bebauungsplan Nr. 73a 5. Änderung für den Bereich Mittelstraße/Bismarckstraße/Dr.-Ellen-Wiedenhold-Platz

Vorstand:
 Dirk Biesenbach
 Sprecher des Vorstandes

Sehr geehrte Damen und Herren,

Peter Ackermann
 Vorstand
 Personal und Betrieb

zu der o.g. Planung bestehen unsererseits keine Anregungen.

Vorsitzender
 des Aufsichtsrates:
 Ratsherr
 Rolf-Jürgen Bräer

Das Plangebiet wird von unseren Bussen der Linien 781, 783 und 784 mit der Haltestelle „Am Rathaus“ sowie den Linien 741, 781, 782 783, 784, DL4 und DL5 mit der Haltestelle „Gabelung“ bedient.

Amtsgericht Düsseldorf
 HRB 562

Die mittlere Gehwegentfernung zur Haltestelle „Am Rathaus“ beträgt ca. 150 m, zur Haltestelle „Gabelung“ ca. 300 m.

Ust.-Id.-Nr.
 DE 119270557

Steuernummer
 103/5705/0897

Mit freundlichen Grüßen

Dresdner Bank AG
 Düsseldorf
 BLZ 300 80000
 Konto 3 227 443 00

Rheinbahn AG

Stadtparkasse
 Düsseldorf
 BLZ 300 501 10
 Konto 100 127 06


 Dirk Langensiepen

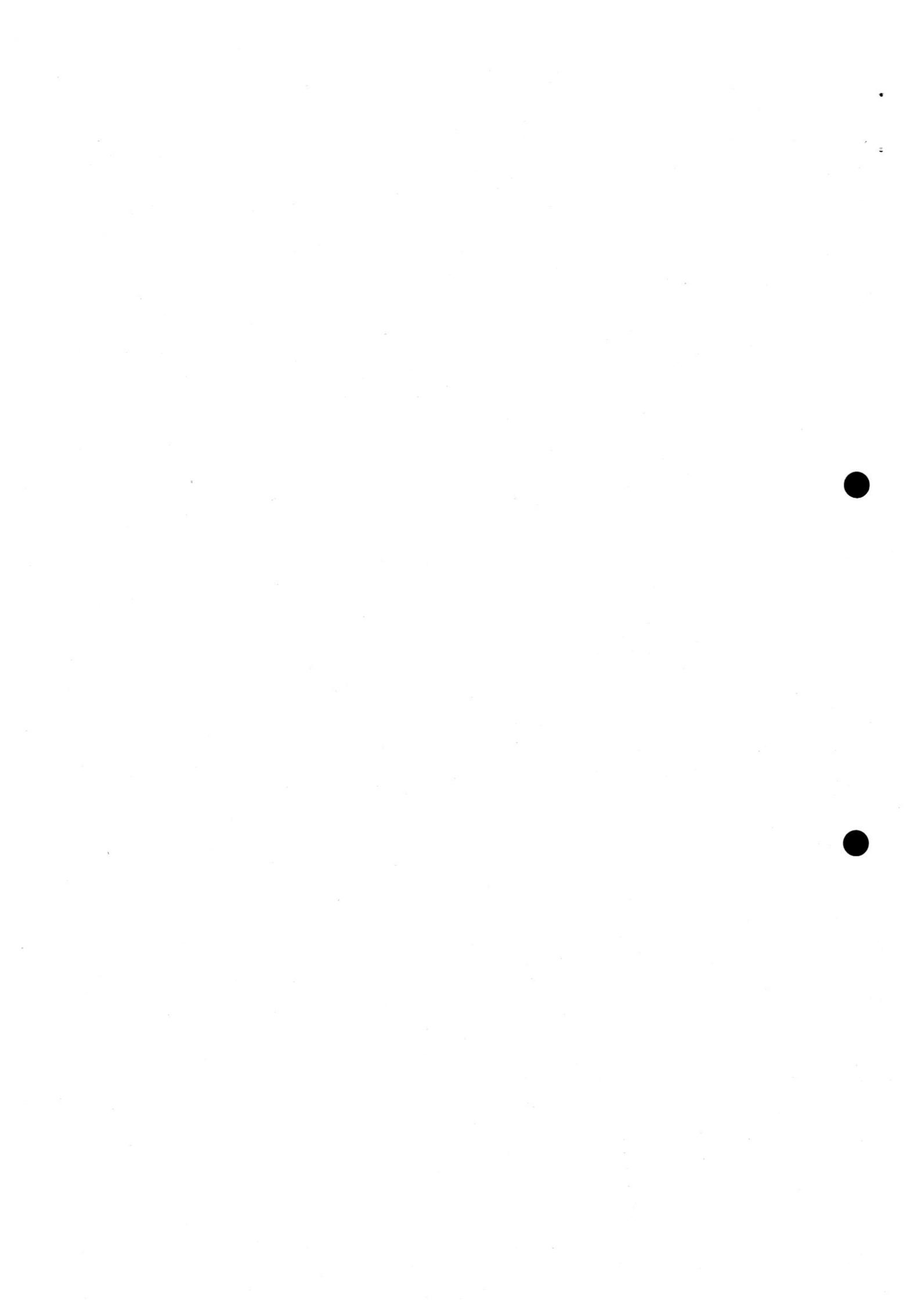

 Wolfgang Eilrich

Commerzbank AG
 Düsseldorf
 BLZ 300 400 00
 Konto 322 21 55

Mit Bus und Bahn
 zur Hauptverwaltung

U-Bahn
 ④ Rheinbahnhaus
 U74 U76 U77
 ④ Belsenplatz
 U70 U75

Bus
 ④ Belsenplatz
 828 833 834 835
 836 862



Rolf-Peter und Kyong-Soon Cremer, Bismarckstr. 16, 40721 Hilden

An den Bürgermeister der Stadt Hilden
Planungsamt z.Hd. Herrn Groll
Am Rathaus 1

40721 Hilden



28. April 2008

[Handwritten signature]
28.4.

Widerspruch: Bebauungsplan 273, Neubau der Sparkasse H-R-V

Sehr geehrte Damen und Herren.

Wir, als Anwohner der Bismarckstraße 16, möchten der Errichtung der im Bebauungsplan 273 ausgewiesenen Zu- und Ausfahrt der zum Sparkassenneubau gehörenden öffentlichen Tiefgarage über die Bismarckstraße ausdrücklich widersprechen.

Wie von uns bereits in der Bürgerinformationsveranstaltung der Sparkasse H-R-V und der Stadtverwaltung im Bürgerhaus vorgebracht, halten wir es für uns und die Anwohner, sowie für die Bismarckstraße selbst, in der heutigen baulichen Ausführung, für nicht zumutbar das tägliche Verkehrsaufkommen durch die Errichtung einer öffentlichen Tiefgarage im Neubau der Sparkasse H-R-V deutlich zu erhöhen.

Das, auf der Bürgerinformation, vorgetragene Verkehrsgutachten mit seinen ermittelten Verkehrsbewegungszahlen und Verkehrsflußprognosen ist eine sehr theoretische Darstellung der jetzigen Verkehrssituation.

Die tägliche Realität sieht anders aus.

In unserer, als Zone-30 ausgeschilderten und mit wenigen Anwohnerparkplätzen ausgewiesenen, Nebenstraße herrscht an den Wochentagen ein permanenter Straßenverkehr aller Art:

Ganztägiger Zulieferverkehr per LKW und Pkw für die Mittelstraße, der in den Sperrzeiten der Mittelstraße in der Bismarckstraße endet.

Ganztägig Wendemanöver von PKW's und Klein-LKW's, welche in die Bismarckstraße einfahren, um dann ihre Fahrt auf der Berliner Straße in umgekehrter Fahrtrichtung fortzusetzen.

Ganztägiges Anfahren und meist kurzzeitiges Parken von Kunden der im Umfeld befindlichen Geldinstituten und Geschäften. Wobei die Geldautomaten der Banken bis tief in die Nacht hinein angefahren werden.

Frühmorgendliches Anfahren und Parken der Fahrzeuge von Patienten der Frauenklinik bzw. von deren Begleitpersonen im Umfeld der Klinik.

Ab- und Anfahrende Anwohner der Bismarckstraße und der Kurt-Kappel-Straße.

Hinzu kommt die zusätzliche Lärm- und Abgasbelastung durch die Kraftfahrzeuge aufgrund der sehr kurzen Grünphase der Ampelanlage zur Berliner Straße hin. Zum einen durch die Fahrzeuge, die trotz der 30 km/h-Zone, mit überhöhter Geschwindigkeit bemüht sind die Grünphase noch zu erreichen.

Zum anderen durch die Radfahrer, die sich in der eigens für sie markierten Wartezone an der Ampelanlage vor den Kraftfahrzeugen in breiter Front aufbauen, um dann bei "Grün" mit, dem für Fahrräder typischen, gemächlichem Anfahren, den Abfluß der wartenden Kraftfahrzeuge auf zwei, maximal drei Fahrzeuge bei Grünlicht zu beschränken. Das führt in der Bismarckstraße immer wieder zu Rückstaus der Kraftfahrzeuge bei laufenden Motoren.

Dieses bereits stark erhöhte Verkehrsaufkommen auf der Bismarckstraße, welches durch die Erschließung der nächsten Umgebung in den vergangenen Jahren mit neuen Geschäfts- und Wohnhäusern entstanden ist, belastet uns, die Anwohner von der Bismarckstraße, mit permanentem Lärm und giftigen Abgasen bereits heute so stark, das eine Gefahr für die Gesundheit nicht mehr auszuschließen ist.

Die Situation wird nun, durch die Zu- und Ausfahrt von PKW's aus einer öffentlichen Tiefgarage, deren Parkplätze zu einem großen Teil für die laufende Kundschaft des im Sparkassenneubaus ansässig werdenden Bekleidungsunternehmens vorgehalten werden, und zusätzlichem Anlieferverkehr durch LKW's noch einmal verschärft werden.

Unser Fazit aus der oben geschilderten Sachlage: Die Stadtverwaltung sollte, unter der Berücksichtigung der bereits heutigen angespannten Verkehrssituation auf der Bismarckstraße und unter Einbeziehung der erhöhten Gesundheitsgefährdung der Anwohner durch noch mehr verkehrsbedingtem Lärm und Abgasen, bitte noch einmal die Planung dahingehend überdenken ob die neue Tiefgarage des Sparkassenneubaues mit der bereits vorhandenen Tiefgarage der Straße am Rathaus verbunden werden kann und mit einer gemeinsamen Zu- und Ausfahrt über das unbebaute vordere Stück der Straße am Rathaus geführt werden kann und um den Verkehrsfluß zu fördern, mehrspurig, eventuell die Parkplatzflächen rechts und links der Straße mit einbeziehend, auszubauen und an die Berliner Straße anzubinden.

Mit freundlichen Grüßen

Rolf-Peter Klein

Uyong-Seon Klein

E. Siepmann G. Kampf K. Siepmann Fam. Springenberg –Eich Bismarckstr. 12
u.14 40721 Hilden



An den Bürgermeister
Stadt Hilden
Planungsamt z.Hd. Herrn Groll
Am Rathaus 1

40721 Hilden

Widerspruch :Bebauungsplan 273 ; Sparkassen – Neubau

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach der Teilnahme an der Bürgerinformationsveranstaltung der Sparkasse HRV und der Stadtverwaltung im Bürgerhaus und der Einsichtnahme in die Planunterlagen für den Bebauungsplan 273 , möchten wir als Anwohner der Bismarckstr. 12 und 14 , der geplanten Plattform im Hochwasser - Überflutungsbereich der Itter ausdrücklich widersprechen.

Wir sind der Ansicht , dass die geplante Plattform , als Erweiterung des öffentlichen Raumes in nördlicher Richtung , keineswegs eine Steigerung der Qualität von Außenanlagen des Sparkassenneubaues und des Ellen Wiederholt-Platzes bedeutet.

Hier soll mit einem relativ hohen finanziellen Aufwand eine völlig realitätsferne Architekten – Phantasie zur Ausführung kommen welche das städtische Ordnungsamt und die Polizei zu zusätzlichen Einsätzen zwingen wird.

Die geplante Plattform soll direkt gegenüber unserer Gartensitzplätze errichtet werden und wir befürchten eine zusätzliche , erhebliche Lärmbelästigung.

Durch die Entfernung zum Ellen Wiederholt – Platz und zur Mittelstraße in Verbindung mit häufigen öffentlichen Veranstaltungen fehlt an dieser Stelle die ausreichende soziale Kontrolle und damit wird diese Plattform zu einem Bereich der Jugendliche zu nächtlichen Partys geradezu einlädt .

Darüber hinaus wird die mittlerweile naturnahe Itterböschung in diesem Bereich zerschnitten und gestört und als Rückzugsgebiet von Vögeln, Kleinsäugetern und Amphibien unbrauchbar. Statt Renaturierung der Itter und der Uferbereiche wird gezielt eine Denaturierung herbeigeführt deren Nutzen objektiv mehr als zweifelhaft ist.

Der Itterbach ist an sehr vielen Stellen im Hildener Stadtgebiet erlebbar – auch im Bebauungsplan – Gebiet.

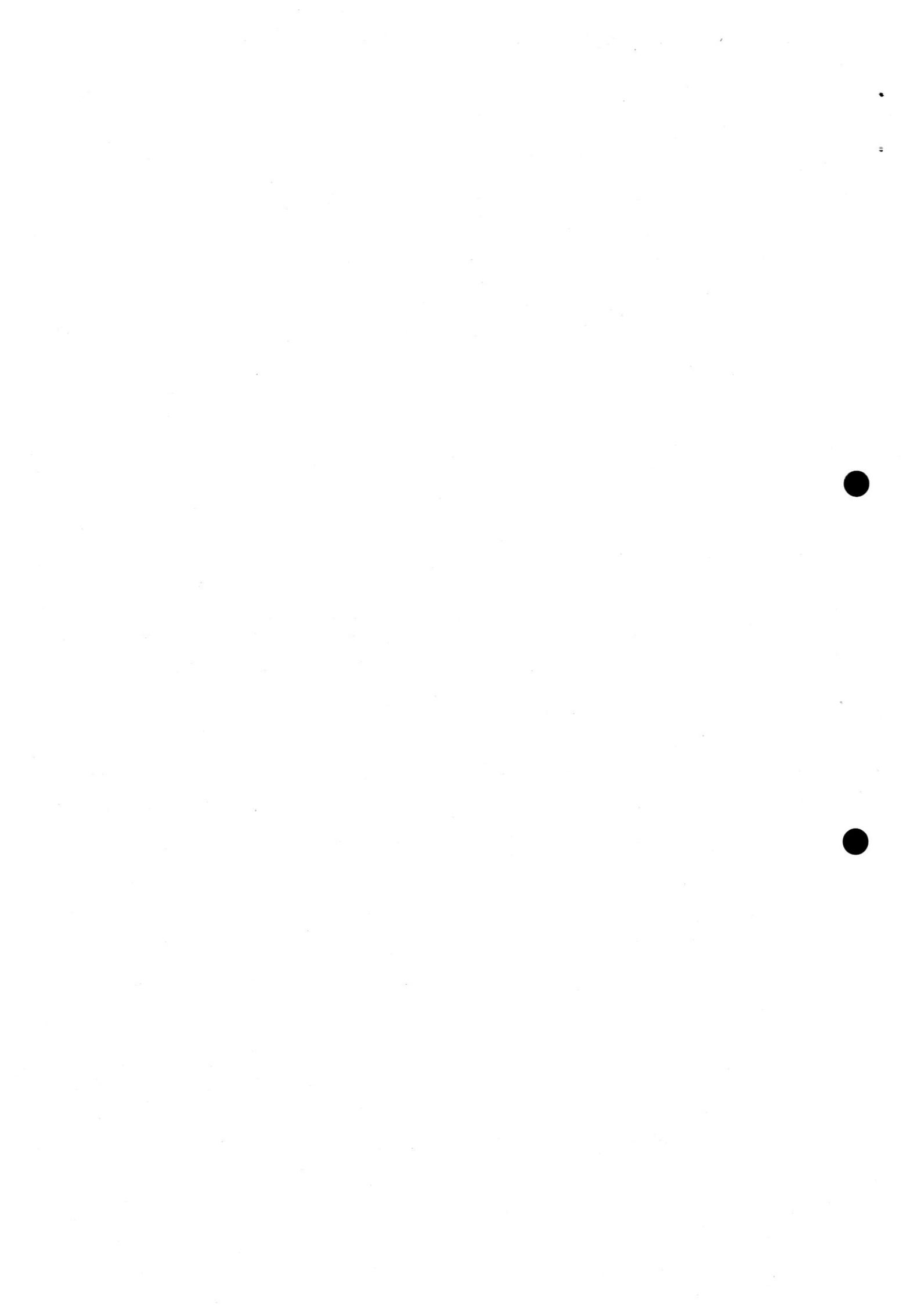
Alternativ schlagen wir einen Maßnahmenkatalog zur verbesserten ökologischen Ausrichtung der Itterböschung vor , um den Nutzen der Hildener Bürger auf diese Weise zu erhöhen statt durch bauliche Maßnahmen (Plattform) die Situation zu verschlimmbessern .

Mit freundlichen Grüßen

Unterschriften :

G. Kampf, E. Siepmann, K. Siepmann, Fam. Springenberg – Eich, Bismarckstr. 12 u. 14
H. Kesting, M. Kesting, H. P. ...
Christoph ...
Elisabeth ...

Christoph ...
Elisabeth ...



Elisabeth Leimberg
Christoph Leimberg
Bismarckstr. 24

40721 Hilden

Leimberg, Bismarckstr. 24, 40721 Hilden

Stadt Hilden
- Planungs- und Vermessungsamt -
z. Hd. Herrn Stuhlträger
Am Rathaus 1

40721 Hilden

1.5.2008		
Geschäftsbereich	St.1	St.2

2.5.

1.5.2008

Bebauungsplan Nr. 273 für den Bereich Mittelstraße/Bismarckstraße
./.. Tiefgarage mit 150 Stellplätzen - davon 80 Plätze öffentlich
nutzbar - und deren Erschließung durch die Bismarckstraße;
Itterplattform: Widerspruch

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir sind Bewohner und Eigentümer des Grundstücks Bismarckstr. (22-)24
(Flur 50, Flurstücke 423, 424, 425; groß 1.488 m²). Es ist mit einem
1925 errichteten Haus bebaut, das aus vier Wohnungen besteht; da es
im Plangebiet des o. g. Bebauungsplans liegt, wird es von dessen
Festsetzungen unmittelbar betroffen.

Diese werden sowohl für uns als auch für alle anderen Anwohner und
Eigentümer der südlichen Bismarckstraße nach § 906 BGB zu **wesent-
lichen Beeinträchtigungen** durch Geräusch- und Abgasemissionen sowie
Verkehrskonzentrationen führen und hinsichtlich unseres Eigentums und
unserer Gesundheit Unterlassungsansprüche nach § 1004 BGB und
Schadensersatzansprüche nach § 823 BGB begründen.

Für den Fall, dass der Bebauungsplan Nr. 273 nicht so abgeändert
wird, wie wir dies im folgenden ausführen, kündigen wir die
Einreichung eines Normenkontrollantrags nach § 47 Verwaltungs-
gerichtsordnung an. Ferner werden wir gegen etwaige vorab erteilte
Baugenehmigungen Rechtsmittel einlegen, um einstweiligen Rechtsschutz
gegen die von uns angegriffenen Baumaßnahmen zu erhalten.

Bauvorhaben nach Bebauungsplan Nr. 273: erhöhte Verkehrsbelastung

Der Plan sieht den Abriß des bisherigen Sparkassengebäudes mit einer
Nutzfläche von ca. 3.800 m² vor und die Errichtung eines gewerblich
genutzten Gebäudes, in dem eine Sparkassenfiliale mit ca. 1.800 m²
Nutzfläche sowie ein Textilmarkt mit ca. 4.380 m² Nutzfläche
untergebracht werden sollen. Für die um **63% vergrößerte Nutzfläche**
wird eine Vergrößerung der bisherigen Tiefgarage mit 70 Stellplätzen
auf eine zweigeschossige mit 150 Stellplätzen geplant - also eine
Steigerung der Zahl der Stellplätze um 149%.

...

Im Gegensatz zur bisherigen Tiefgaragennutzung, deren 70 Plätze ausschließlich Sparkassenmitarbeitern vorgehalten werden, soll die künftige Tiefgarage zusätzlich **80 öffentlich nutzbare Stellplätze** erhalten. Die Erschließung aller Plätze erfolgt nach der vorliegenden Verkehrsuntersuchung als "Variante 2a" mit Ein- und Ausfahrt von der Bismarckstraße ohne Verbindung mit der Tiefgarage Rathaus:

Sie bietet eine klare Zuordnung der Verkehre zu den Parkhäusern und vermeidet, dass die bereits heute problematische Rückstausituation in der Straße Am Rathaus zusätzlich verschärft wird. Durch die geringen Anpassungen am Signalprogramm des Knotenpunkts Berliner Straße/Bismarckstraße werden nicht nur die zusätzlichen Quellverkehre in der südlichen Bismarckstraße leistungsfähig abgewickelt, sondern auch die Summe der Standzeiten aller Fahrzeuge im Umfeld reduziert.

(P. und C. Projektentwicklung und Consulting GmbH:
Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben Sparkassenneubau in Hilden, 29.06.2007, S. 41 f.)

Die damit verbundene Erhöhung des Verkehrs führt nach dem vorgelegten Immissionsgutachten zu einer Erhöhung des Verkehrslärms um 2 dB(A) bzw. 70 % und stellt damit keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV dar.

Die Analyse vorgenannter Gutachten wird zeigen, dass - entgegen ihrer bisherigen Interpretation - so hohe Belastungen entstehend, dass eine wesentliche Änderung gemäß der 16. BImSchV festzustellen ist.

Motiv des Neubauvorhabens: Einnahmen- und Umsatzsteigerungen

Vorgegeben wird, eine dem zentralen Standort angemessene bauliche Nutzung herbeizuführen, die sich in Bauhöhe und Gebäudeart in die Innenstadt einfügt und den umliegenden Stadtraum aufwertet. Die Einzelhandelsnutzung soll gegenüber konkurrierenden Standorten konfliktfrei und die Verkehre und Immissionen für das Umfeld verträglich gestaltet werden. Die Bauherrin spricht öffentlich von einer Erhöhung der Attraktivität Hildens.

Diese Ziele werden durch die Reaktionen der Öffentlichkeit (s. Äußerungen der Träger öffentlicher Belange bis 31.12.07: BUND und Heimatverein), den Geschäftsführer des Hildener Stadtmarketings (s. unten) und wesentliche Aussagen vorliegender Gutachten widerlegt.

Zutreffend ist nur, dass sich der Grundstückseigentümerin Sparkasse HRV erhebliche Mieteinnahmen erschließen, die sie im Altbau nicht hat. Ein im Bauleitplanungsverfahren nicht thematisiertes Motiv.

Laut *Verträglichkeitsanalyse* (BBE Unternehmensberatung GmbH, Mai 2007, S. 22) wird der bisher am Warringtonplatz auf 2.650 m² Fläche ansässige Filialist Peek & Cloppenburg der künftige Mieter des Textilmarktes sein. Die Mieten für A-Lagen liegen nach Angaben von

Kemper's Immobilienmakler in 2008 bei EUR 215/m² in Köln und bei 225/m² in Düsseldorf; in Dresden noch bei EUR 100/m².

Bei einer projektierten Fläche von 4.000 m² wird vorgenanntes Bekleidungskaufhaus "der mit Abstand größte Anbieter für Bekleidung in Hilden und im hier betrachteten Einzugsgebiet sein" (a.a.O.). Selbst bei einem bescheidenen Ansatz von EUR 50/m² ergäbe sich eine monatliche Kaltmiete von EUR 200.000 bzw. eine Jahresmiete von EUR 2.400.000 zugunsten der Sparkasse HRV. Damit sind die voraussichtlichen Baukosten in 9-10 Jahren bezahlt. Angesichts eines Gewinns von EUR 4,0 Mio., den die Sparkasse für 2007 auswies, wird deutlich, wie hoch diese neuen Einnahmen sind.

Mit einer Vergrößerung des Umsatzes von EUR 8,0 Mio. auf EUR 14,0 Mio. muss P & C höhere Miet- und Bewirtschaftungskosten kompensieren. Dies wird durch eine entsprechende Angebots- und Preisgestaltung nicht nur zu Lasten des übrigen Hildener Textilhandels geschehen. Die *Verträglichkeitsanalyse* erwartet (a.a.O., S. 23):

(...) dass nur etwa ein Drittel des Umsatzes aus Hilden selbst stammen wird, zusätzlich etwa die Hälfte aus dem weiteren Einzugsgebiet.

Diese Standorte (Haan, Erkrath, Langenfeld, Benrath, Ohligs etc.) müssen laut vorgenannter Projektion mit ca. 10% Umsatzverlusten rechnen.

Für die betroffenen Anwohner der südlichen Bismarckstraße wird der massive Auftritt von P & C und dessen Ziel, den Umsatz um 75% zu steigern, zu einer **erheblichen Erhöhung des Verkehrs** führen, da die meisten Kunden aus den Nachbargemeinden kommen müssen. Diese sollen schnell und bequem die Verkaufsflächen von P & C erreichen; daher die Notwendigkeit, die Zahl der Pkw-Stellplätze im Gebäude um 149% zu erhöhen und sie für öffentliche Nutzung frei zu geben.

Dieses Bauvorhaben schädigt den konkurrierenden Einzelhandel in Hilden. So fürchtet Stadtmarketing-Geschäftsführer Hillebrand laut Rheinischer Post vom 3.3.08, dass der "Warrington-Platz für den Einzelhandel so gut wie tot" sein wird.

Die Unterzeichner fragen, ob derartige unternehmerische Aktivitäten der Sparkasse einschließlich der offensichtlichen Abwerbung des attraktivsten Mieters in Hilden mit wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen sowie dem Sparkassengesetz und der Sparkassensatzung vereinbar sind, die sie auf Bankgeschäfte beschränkt. Unternehmer und Unternehmen der Privatwirtschaft, wie der derzeitige Vermieter von P & C, verfügen nicht über die Finanzierungsmöglichkeiten der Sparkasse, vom fehlenden Insolvenzrisiko ganz zu schweigen.

Feststellungen der Verkehrsuntersuchung: Zahl der Stellplätze

In den Beschlussbegründungen des Bürgermeisters Scheib werden die unstrittig zunehmende Verkehrsbelastung der südlichen Bismarckstraße durch eine Tiefgarage mit 150 Plätzen mit Verweis auf vorgenannte

...

Verkehrsuntersuchung und zwei daran anschließende Ergänzungen unkommentiert vorgetragen und als nicht wesentlich dargestellt.

Bürgermeister und Bebauungsplanbegründung verschweigen, dass dort (a.a.O., S. 9 f.) der Stellplatzbedarf nach Landesbauordnung wie folgt ermittelt wurde:

- Sparkasse: Räume mit erheblichen Besucherverkehr 1 Stpl. je 30 m ² Nutzfläche: 1.800 m ² x 1 Stpl./30 m ² =	60 Stpl.
- Textileinzelhandel: Verkaufsstätte mit weniger als 700 m ² Verkehrsfläche 1 Stpl. je 50 m ² Verkaufsfläche 3.723 m ² x 1 Stpl./50 m ² =	75 Stpl.

= Summe	135 Stpl.
- Abzug von 30% wegen ÖPNV	-40 Stpl.

= Erforderliche Anzahl gemäß LBO	95 Stpl.

Die nach LBO erforderliche Stellplatzzahl wird im Bebauungsplan um 58% überschritten. Das heißt, für 55 projektierte Stellplätze des Neubaus gibt es keine Rechtsgrundlage.

Darüber hinaus stellt der Gutachter fest, "dass durch tageszeitliche Verteilung wesentlich weniger Stellplätze gleichzeitig durch Beschäftigte und Kunden der geplanten Nutzungen belegt werden als durch die Landesbauverordnung vorgesehen sind". Danach sind "maximal 50 Stellplätze gleichzeitig belegt". Unter Berücksichtigung eines Sicherheitspuffers von 20 zusätzlichen Plätzen kommt die Verkehrsuntersuchung zu dem Schluss (a.a.O., S. 10):

Die erforderliche Anzahl der Stellplätze ergibt sich somit zu 70 Stellplätzen.

Der Bebauungsplan mutet den Bewohnern der Bismarckstraße ohne Notwendigkeit, ohne Rechtsgrund und ohne Begründung eine Verkehrsbelastung von bis zu 80 nicht erforderlichen Pkw-Stellplätzen zu.

Mängel der Verkehrsuntersuchung: Datenerfassung und Methode

In den Beschlussbegründungen spricht Bürgermeister Scheib von einer "umfangreichen Erhebung" des Gutachters, die die Bismarckstraße als beste Alternative für die Erschließung der Tiefgarage qualifiziert.

Die dafür erforderlichen Daten wurden durch Verkehrszählung wie folgt ermittelt (a.a.O., S. 5 f. u. Anlage 2.1.1-2.2.2):

Berliner Straße/Am Rathaus
Berliner Straße/Bismarckstraße

- 23.05.2007, Mittwoch Spitzenstunde zwischen 16:00 - 17:00 Uhr
- 02.06.2007, Samstag Spitzenstunde zwischen 12:00 - 13:00 Uhr
- 30.05.2007, Mittwoch ergänzende Zählungen 16:00 - 17:00 Uhr

Bismarckstraße

- 19.06.2007, Dienstag, Zählungen zwischen 15:00 - 19:00 Uhr

Die "umfangreiche Erhebung" basiert auf lediglich vier Stunden Verkehrsdatenerfassung. Erforderlich und angesichts der gravierenden Konsequenzen angemessen wäre eine Lichtschrankenmessung über eine Woche gewesen. Nur so hätten objektivierbare Daten über einen 24-Stunden-Tag und eine 7-Tage-Woche gewonnen werden können.

Aus den Aus- und Einfahrten der Straßen Am Rathaus und Bismarckstraße zur und von der Berliner Straße ermittelt der Gutachter im Zusammenhang mit der Querschnittsbelastung der Berliner Straße in den beiden Kreuzungsbereichen eine sogenannte "Knotenpunktbelastung" mit folgenden Ergebnissen (a.a.O., S. 5):

(...) In der südlichen Zufahrt der Bismarckstraße werden in der Spitzenstunde werktags knapp 2 % und samstags knapp 4 % der Knotenpunktsbelastung abgewickelt.

Die Zufahrt Am Rathaus zur Berliner Straße weist werktags einen Anteil von etwa 8,5 % und samstags von etwa 13,5 % an der Knotenpunktsbelastung auf.

Umgerechnet auf die Belastung der beiden Knotenpunkte führt der Gutachter (a.a.O., S. 20) aus:

Es treten am Knotenpunkt Berliner Straße/Bismarckstraße Auslastungsgrade für den Gesamtknoten von 49 % werktags und 43 % samstags auf. (...)

Am Knotenpunkt Berliner Straße liegt der Auslastungsgrad werktags bei 61 % und samstags bei 51 %.

Das Ergebnis ist trivial: Zwischen Bismarckstraße und Berliner Straße fließt weniger Verkehr als zwischen Berliner Straße und Straße Am Rathaus.

Dies ist eine Kernaussage der Verkehrserhebung. Sie konstruiert eine Konkurrenzsituation zwischen Bismarckstraße und Straße Am Rathaus und stellt fest, dass erstere bei der Verkehrsbewältigung weniger leistet als letztere. Daher muss erstere mehr leisten, was zur empfohlenen Variante "2a" führt mit folgendem Ergebnis (a.a.O., S. 41):

Durch das erhöhte Stellplatzangebot im innenstadtnahen Bereich ist eine leichte Reduzierung der Auslastung der Parkhäuser "Rathaus" und "Nove-Mesto-Platz" zu erwarten.

Das Kernproblem der Verkehrserhebung liegt darin, dass dort nicht gefragt wird, warum die Bismarckstraße weniger Verkehr bewältigt als die Straße Am Rathaus.

Die Antwort hätte gezeigt, dass Äpfel mit Birnen verglichen werden und das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung - die erhöhte Verkehrsbelastung der Bismarckstraße zu rechtfertigen - widerlegt.

Um das Problem zuzuspitzen, sei folgender Vergleich gestattet: Wird im Gutachten die Bismarckstraße durch einen Pkw der Marke Smart mit 2 Sitzplätzen ersetzt und die Straße Am Rathaus durch eine Minivan mit 6 Sitzplätzen, käme der Gutachter nach der beobachteten Auslastung zu dem Ergebnis, dass der Smart nur 2 Personen befördert, der Minivan aber 4 Personen.

Er empfindet das als ungerecht und verlangt, dass der Smart einen größeren Beitrag zur Personenbeförderung leistet und künftig 3 Personen befördert; das hätte dann auch den positiven Nebeneffekt, dass der Minivan künftig statt 4 Personen nur noch 3 Personen befördern müsste und entlastet würde.

Die Verkehrsuntersuchung berücksichtigt nicht, dass Straßen - wie Pkws - je nach Bauart und Bauzweck höchst unterschiedliche Funktionen erfüllen und diese nicht beliebig verändert werden können.

Es wird nicht erwähnt, dass die Bismarckstraße von der Sparkasse bis zur Kreuzung Berliner Straße (Haus-Nr. 12-27) mit 13 Wohnhäusern bebaut ist, die teilweise ein Alter von über 80 Jahren haben. Es wird nicht erwähnt, dass sich in diesen Häusern bis unmittelbar zum Kreuzungsbereich 44 Wohnungen befinden, die bis in das Erdgeschoss zu Wohnzwecken genutzt werden.

Gleiches gilt für die zu Vergleichszwecken herangezogenen Straßen bzw. Tiefgaragen Am Rathaus und Novo-Mesto-Platz. Der ortsfremde Leser käme nicht darauf, dass in deren Erschließungsbereich niemand wohnt, ja es dort nicht einmal Wohngebäude gibt bzw. lediglich gewerblich genutzte Einheiten. Er erführe auch nicht, dass letztere erst vor 10-20 Jahren entstanden und in Hinblick auf die Verkehrsanbindung zur Berliner Straße für einen viel höheren Verkehrsdurchsatz und den Lärmschutz von Anliegern konzipiert wurden.

Hauptargument der Verkehrsuntersuchung: Rückstau

Die ermittelten Auslastungsgrade der Knotenpunkte führen zu einem Ergebnis, das noch Belastungsspielraum erkennen lässt, denn "es treten in der Betrachtung nach HBS keine Qualitätsstufen auf, die geringer als C sind" (a.a.O., S. 20).

Um zu erklären, warum der unstrittig leistungsfähigere Knotenpunkt Am Rathaus nicht doch den zusätzlichen Stellplatzverkehr des Neubaus abwickeln kann, führt die Verkehrsuntersuchung folgendes Argument an (a.a.O., S. 20):

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Betrachtung nach HBS nicht die Situation im Umfeld einbezieht, wie sie in Abschnitt 2.1 beschrieben ist. Daher sind die Rückstausituationen und die Beeinträchtigungen durch die räumlich naheliegenden Parkplatzzufahrten zusätzlich qualitativ im

Variantenvergleich zu bewerten. Eine Erhöhung der Anzahl an Fahrzeugen, die in oder aus der Straße Am Rathaus fahren, ist im Hinblick auf die heute schon teilweise problematische Situation kritisch.

Unter Punkt 2.1 sind drei Fotos abgedruckt, die von der Berliner Straße aus in Richtung der Straße Am Rathaus aufgenommen wurden. Auf zwei Fotos fahren 4 Pkws in die Straße Am Rathaus. Davon stehen zwischen Einfahrt zum westlichen Parkplatz und Berliner Straße 3 Pkws. Sie warten auf 1 Pkw, der als Linksabbieger aus der Straße Am Rathaus kommend in den westlichen Parkplatz einbiegen will.

Diese Situation ist ungewöhnlich, weil der die einfahrenden Pkws aufhaltende Linksabbieger zuvor bei Einfahrt in die Straße Am Rathaus an diesem Parkplatz vorbeigefahren sein muss; er muss sodann an der Tiefgarage vorbeigefahren sein, in der Mühlenstraße keinen freien Parkplatz am Straßenrand gefunden haben und auf der Rückfahrt auch die naheliegende, weil gegenverkehrsfreie Einfahrt in den östlichen Parkplatz abgelehnt haben. Ein Rückstand von 3 Pkws tritt in dieser Situation nur auf, weil diese offensichtlich auf ihr Vorfahrtsrecht verzichten, um den Linksabbieger durchzulassen.

Auf dem dritten Foto ist eine Fahrzeugreihe von ca. 6 Pkws erkennbar, die auf der rechten Abbiegespur aus der Straße Am Rathaus herausfahren wollen und vor der Ampel warten. Auf Höhe des 4 Pkws möchte ein aus dem östlichen Parkplatz herausfahrender Pkw sich in diese Reihe einordnen.

Hier bei Fahrzeugreihen von 3 Pkws bzw. 6 Pkws von Rückstauungen zu sprechen, ist nicht nachvollziehbar. Bedenkt man, dass diese Situationen zum Zeitpunkt der höchsten Verkehrsbelastung aufgenommen sein dürften, ist die Beeinträchtigung erstaunlich gering.

Der Gutachter kommt bei seiner Analyse so häufig auf diese "Überstauungen" zu sprechen, dass die jeweiligen Kontexte nicht alle besprochen werden können. Schränkt er oben seine Bewertung noch auf "teilweise problematisch" ein, spricht er später schon von "heute kritischen Rückstausituationen" (a.a.O., S. 25) um beim abschließenden "Variantenvergleich und Vorzugsvarianten" festzustellen (a.a.O., S. 26):

Bei einer Gewichtung der Kriterien ist insbesondere dem Kriterium "Verkehrsablauf in der Straße Am Rathaus" ein hohes Gewicht einzuräumen, da sich dort bereits heute Probleme im Verkehrsablauf zeigen.

Dies ist das Resultat von zwei Stunden Verkehrsbeobachtung mit einem dokumentierten "Rückstau" von 3 Pkws bzw. 6 Pkws.

In seiner "GUTACHTEREMPFEHLUNG" wird die ausschließliche Belastung der Bismarckstraße mit einem Hinweis auf die alternative Variante "1b" "Einfahrt Bismarckstraße, Ausfahrt Am Rathaus" bekräftigt, denn hier (a.a.O., S. 41):

(...) steigen insbesondere die Wartezeiten für von den ebenerdigen Parkplätzen ausfahrenden Fahrzeuge deutlich an. Die mittleren Wartezeiten pro Fahrzeug steigen samstags auf über zwei Minuten an und sind somit nicht mehr akzeptabel.

Welche Folgen die empfohle Variante "2a" für die Stellplatzbenutzer der Bismarckstraße hat (23 Stellplätze zwischen Haus 12 und Haus 27) wird in der Verkehrsuntersuchung nicht behandelt. Dies erstaunt, denn die als optimal gewählte "Variante 2a" bedeutet (a.a.O., S. 35):

In der Zufahrt Bismarckstraße zur Berliner Straße treten jedoch drei- bis viermal in der Abendspitze lange Rückstaus auf, die mitunter bis zur Einengung reichen (etwa 75 m). Der Rückstau baut sich innerhalb der folgenden Umläufe wieder ab. Aufgrund der geringen Freigabezeit treten im Mittel Wartezeiten von rund 90 s für die Fahrzeuge in der südlichen Bismarckstraße auf.

Diesem Stau soll durch Verlängerung der Grünphase von 6 s auf 10 s begegnet werden, wodurch er sich "um ein Drittel auf etwa 50 m reduziert" (a.a.O., S. 38).

Bei einem für die "Variante 2a" prognostizierten Verkehrsaufkommen von "etwa 2.500 Kfz/d" ergeben sich auf 12 Stunden verteilt 208 Kfz pro Stunde. Davon verlassen 104 Kfz pro Stunde die Bismarckstraße, was bei 42 Ampelphasen pro Stunde eine durchschnittliche Standzahl von 2 Kfz vor der Signalanlage bedeutet, deren Rotphase 90 s dauert.

Diese 2 Kfz blockieren vor dem Haus der Unterzeichner, das aus vier Wohnungen besteht, die dortige Zufahrt zu den Parkplätzen auf dem Grundstück des Hauses Nr. 24 vollständig - und zwar jeden Werktag einschließlich Samstag 12 Stunden lang. Zu- und Ausfahrtsmöglichkeiten gibt es nur in den 6 s bzw. 10 s langen Grünphasen. Welche Auswirkungen diese Verhältnisse in Zeiten mit Spitzenbelastungen auch auf die davorliegenden Häuser und ihre Stellplätze haben, wird in der Verkehrsuntersuchung nicht behandelt.

Der Gutachter empört sich über die zeitweise Beeinträchtigung der Nutzer von ebenerdigen Parkplätzen in der Straße Am Rathaus während der Spitzenzeit. Er erwähnt nicht, dass diese Parkplätze dort erst seit 5-10 Jahren existieren. Sie sind nach Abriß von städtischen Verwaltungsgebäuden entstanden - ohne dass dafür ein Anspruch von Anwohnern vorgelegen hätte - und besitzen keinen Bestandsschutz; ihr Abriß bzw. Überbauung ist bereits für die nächsten Jahre geplant.

Verkehrsbelastung der Bismarckstraße: wesentliche Veränderung

Nach der Erhebung vom 19.06.2007 ermittelt die Verkehrsuntersuchung (a.a.O., S. 6) die Verkehrsbelastung für die südliche Bismarckstraße wie folgt:

Fahrtrichtung Nord - Süd:	739 Kfz/d
Fahrtrichtung Süd - Nord:	773 Kfz/d
Querschnitt Bismarckstraße:	1.512 Kfz/d

Das projektierte Verkehrsaufkommen durch Nutzungen Textilmarkt und Sparkasse wird auf 70 Stellplätze bezogen, die Belastungen durch die übrigen Nutzer auf 80 Stellplätze, wobei letzteren eine Nutzung durch 3 Fahrzeuge pro Tag unterstellt wird, was bei 2 Fahrten (Ein- und Ausfahrt) zu 480 Fahrten pro Tag führt (a.a.O., S. 17):

werktags 456 Kfz/d + 240 Kfz/d = 696 Kfz/d (1.392 Fahrten/d)
samstags 257 Kfz/d + 240 Kfz/d = 497 Kfz/d (994 Fahrten/d)

Obwohl sich aus dem Durchschnittswert (Werktag + Samstag / 6 Tage) eine durchschnittliche Belastung von 663 Kfz/d (1.326 Fahrten/d) ergibt, rundet er die Querschnittsbelastung auf 500 Kfz/d (1.000 Fahrten/d) ab, weil (a.a.O., S. 17):

(...) zahlreiche Kunden der Sparkasse im Bereich der Bismarckstraße kurz halten, z. B. wenn sie lediglich Bargeld aus dem Bankautomaten holen. Auch wurde beobachtet, dass Fahrer ihre Mitfahrer an der Sparkasse haben aussteigen lassen, bevor das Fahrzeug auf einen Stellplatz gefahren wurde. Die im vorigen Abschnitt dargestellten Tagesbelastungen sind daher nicht vollständig als Neuverkehre in der Bismarckstraße zu werten.

Der Verkehrszuwachs wird mit 500 Kfz/d bzw. 1.000 zusätzlichen Fahrten pro Tag beziffert (a.a.O., S. 17):

Die Tagesbelastung wird in Abschnitt 2.2. mit rund 1.500 Kfz/d im Querschnitt für den Bestand angegeben. Wird die zuvor getätigte Aussage über die Neuverkehre berücksichtigt, so steigt die Belastung in der Bismarckstraße auf etwa 2.500 Kfz/d. an.

Damit steigt die Verkehrsbelastung der Bismarckstraße nur um 70% bzw. 2 Dezibel (A). Obwohl dies viel erscheint, stellt sie damit nach den Bestimmungen der 16. BImSchV keine wesentliche Veränderung dar. Dies wird erst bei einer Verdoppelung der Verkehrsbelastung und ihrer Erhöhung um 100% bzw. 3 Dezibel (A) erreicht oder bei Erreichen eines Wertes von mindestens 70 Dezibel (A) am Tag.

Tatsächlich erhalten die Hochrechnungen der Verkehrsuntersuchung erhebliche Fehler. Zunächst ist die Ansetzung des Nutzungsfaktors von 3 Pkw pro Stellplatz täglich nicht nachvollziehbar.

Der Gutachter leitet dies aus dem Verkehrsaufkommen der Tiefgarage Am Rathaus ab. Diese hat eine Kapazität von 371 Stellplätzen, von denen 142 an Dauerparker vermietet sind und 229 der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen (a.a.O., S. 11).

Er hat nun die Ein- und Ausfahrten an einem Werktag (zwischen 07:00 und 18:00 Uhr) und an einem Samstag (zwischen 10:00 und 13:00 Uhr) erfasst, und zwar mit Kennzeichen, "um Rückschlüsse auf den Umschlag der Stellplätze ziehen zu können". Damit kam er zu folgendem Ergebnis (a.a.O., S. 13):

Im Mittel über alle Fahrzeuge, d. h. Kurzparker und Dauerparker zusammen, bleiben die Fahrzeuge 164 Minuten auf einem Stellplatz stehen. Eine Ableitung nur für Kurzzeitparker ist aus der Erhebung nicht ohne Weiteres möglich.

Dies verwundert, ist doch gerade der Umsatz der Kurzzeitparker für die 80 Stellplätze bedeutsam, die in der Bismarckstraße öffentlich nutzbar sein sollen. Dies wäre ermittelbar gewesen, wenn der Gutachter die Kapazitätsauslastung der Tiefgarage kontinuierlich erfasst hätte. Der Mischwert von 3 Pkw pro Stellplatz täglich muss daher als zu niedrig angesehen werden.

Gravierender ist ein weiterer Fehler der Verkehrsuntersuchung. Der Gutachter stellte in der Bismarckstraße fest, dass an der Sparkasse kurz gehalten wird, um z. B. Geld abzuheben oder Mitfahrer aussteigen zu lassen, "bevor das Fahrzeug auf einen Stellplatz gefahren wurde".

Tatsächlich gibt es in der ganzen Bismarckstraße **keinen einzigen öffentlich nutzbaren Stellplatz**. Am 02.02.1999 antwortete der damalige Stadtdirektor Göbel der Anwohnerin Ingetraut Ermler auf ihren Antrag, Maßnahmen gegen die irregulären Verkehrsbelastung der Bismarckstraße einzuleiten:

Die südliche Bismarckstraße ist eingangs von der Berliner Straße aus beidseitig als Sackgasse mit dem Zusatz "keine Wendemöglichkeit" ausgeschildert.

Im öffentlichen Straßenraum stehen lediglich Parkplätze - 10 reserviert für Anwohner und einer reserviert für Behinderte - zur Verfügung. Des Weiteren müssen die privaten Stellplätze der anliegenden Bebauung (bestehend und in der Errichtung) über die Bismarckstraße angefahren werden.

Aus hiesiger Sicht wird ein großer Teil des Kfz-Aufkommens durch die Kunden der Stadtparkasse, die allerdings keine Kundenparkplätze vorhält, verursacht.

Eine vor wenigen Tagen durchgeführte Verkehrserhebung hat aufgezeigt, daß z.Zt. ca. 1.000/Kfz/Werktage (Summe beider Fahrtrichtungen) diesen Abschnitt der Bismarckstraße befahren.

*Die stündliche Spitzenbelastung liegt danach in den späten Vormittagsstunden bei etwa 100-120/Kfz.
(...)*

Um noch deutlicher anzuzeigen, daß in der südlichen Bismarckstraße keine Parkmöglichkeiten für jedermann zur Verfügung stehen, beabsichtigt die Verwaltung, eingangs Ihrer Straße von der Berliner Straße aus die Verkehrszeichenkombination aus Zeichen 290 der StVO - einge-

schränktes Halteverbot für eine Zone - und den Zusatz "Anwohner mit Parkausweis Nr. auf gekennzeichneten Parkflächen frei" beidseitig aufzustellen.

Am 30.06.1999 teilte Bürgermeister Scheib die Umsetzung dieser Maßnahme Frau Ermler mit und schrieb:

Im gesamten Bereich der südlichen Bismarckstraße besteht ein eingeschränktes Haltverbot für eine Zone (Zeichen 290 StVO). Von diesem eingeschränkten Haltverbot sind nach dem Zusatzschild ausgenommen die Anwohner mit bestimmten Parkausweisnummern, soweit sie auf gekennzeichneten Parkplätzen parken. Aufgrund dieser Beschilderung kann im gesamten Bereich der südlichen Bismarckstraße eine Verwarnung von ordnungswidrig geparkten Fahrzeugen wegen des Parkens im eingeschränkten Halteverbot erfolgen.

Was der Gutachter beobachtet hat, war eine **ordnungs- und bestimmungswidrige Nutzung der Bismarckstraße**. Dies ist auch offensichtlich, da der Bereich vor der Sparkasse unübersehbar mit einem halben Dutzend Park- und Halteverbotsschildern ausgezeichnet ist.

Diesen Verkehr hat der Gutachter dem Ist-Zustand der Bismarckstraße zugeschlagen und zu Unrecht bei dem oben errechneten Neuverkehr mit 25% abgezogen. Wie groß dieser irreguläre Verkehr ist, den der Gutachter den Bewohnern der Bismarckstraße als von ihnen verursacht bzw. von ihnen zu tragen unterschiebt, wird durch folgende Berechnung deutlich.

- Stellplatzvolumen Sparkasse: 70 x 1 Kfz/d x 2 Fahrten
werktags: 70/Kfz/d bzw. 140 Fahrten
samstags: 0/Kfz/d bzw. 0 Fahrten
Durchschnittswert für 6 Tage 59/Kfz/d bzw. 118 Fahrten
- Anwohner Häuser 12-27: 39 x 1,5 Kfz/d x 2 Fahrten
Durchschnittswert für 6 Tage 59/Kfz/d bzw. 118 Fahrten
- Anwohner Kurt-Kappel-Straße: 50 x 1,5 Kfz/d x 2 Fahrten
Durchschnittswert für 6 Tage 75/Kfz/d bzw. 150 Fahrten

Letzterer Wert konnte für die Kurt-Kappel-Straße mangels Zutrittmöglichkeit zur Tiefgarage nur geschätzt werden.

Es ergeben sich bei bisheriger regulärer Nutzung der Bismarckstraße ein Wert von 193/Kfz/d bzw. 386 Fahrten; aufgerundet kann von einer Norm- bzw. Soll-Belastung der Straße mit 200/Kfz/d bzw. 400 Fahrten täglich ausgegangen werden.

Die von der Stadt Hilden 1999 selber ermittelten 500/Kfz/d bzw. 1.000 Fahrten stellen die damalige **Ist-Belastung** dar, die durch unbefugte Nutzer eine ordnungswidrige Steigerung der Verkehrsbelastung um 150% ausweist, was 300 Kfz/d bzw. 600 Fahrten täglich entspricht.

Bereits diese Steigerung stellte eine wesentliche Änderung im Sinne des 16. BImSchV dar. Auf Basis der Angaben der Verkehrsuntersuchung errechnet sich damit die Belastungserhöhung wie folgt:

- Sparkassen-TG: Ist-Zustand 59 Kfz/d bzw. 118 Fahrten
- Sparkassen-TG: Plan-Zustand 663 Kfz/d bzw. 1.326 Fahrt.

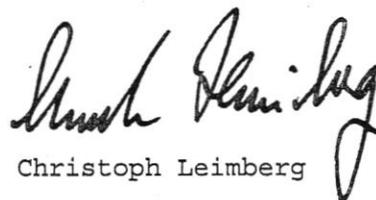
= Differenz/Belastungszuwachs 604/Kfz/d bzw. 1.208 Fahrt.

Dies bedeutet: Die bisherige Soll-Belastung der Bismarckstraße erhöht sich durch die geplante Tiefgarage mit 150 Stellplätzen und deren wesentlich intensivere Nutzung um 200 %!

Aus Zeitgründen muss die Analyse hier leider unterbrochen werden. Den Abschluss werden wir in den nächsten Tagen nachreichen.

Mit freundlichen Grüßen


Elisabeth Leimberg


Christoph Leimberg

Elisabeth Leimberg
Christoph Leimberg
Bismarckstr. 24

40721 Hilden

Leimberg, Bismarckstr. 24, 40721 Hilden

Stadt Hilden
- Planungs- und Vermessungsamt -
z. Hd. Herrn Stuhlträger
Am Rathaus 1

40721 Hilden



9.5.2008

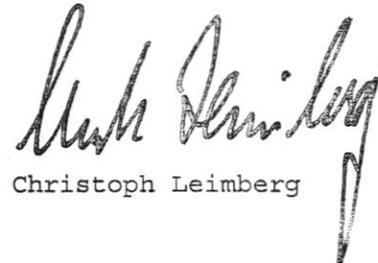
Bebauungsplan Nr. 273 für den Bereich Mittelstraße/Bismarckstraße
././ Tiefgarage mit 150 Stellplätzen - davon 80 Plätze öffentlich
nutzbar - und deren Erschließung durch die Bismarckstraße;
Itterplattform: Widerspruch
Unser Schriftsatz vom 1.5.2008: Fortsetzung

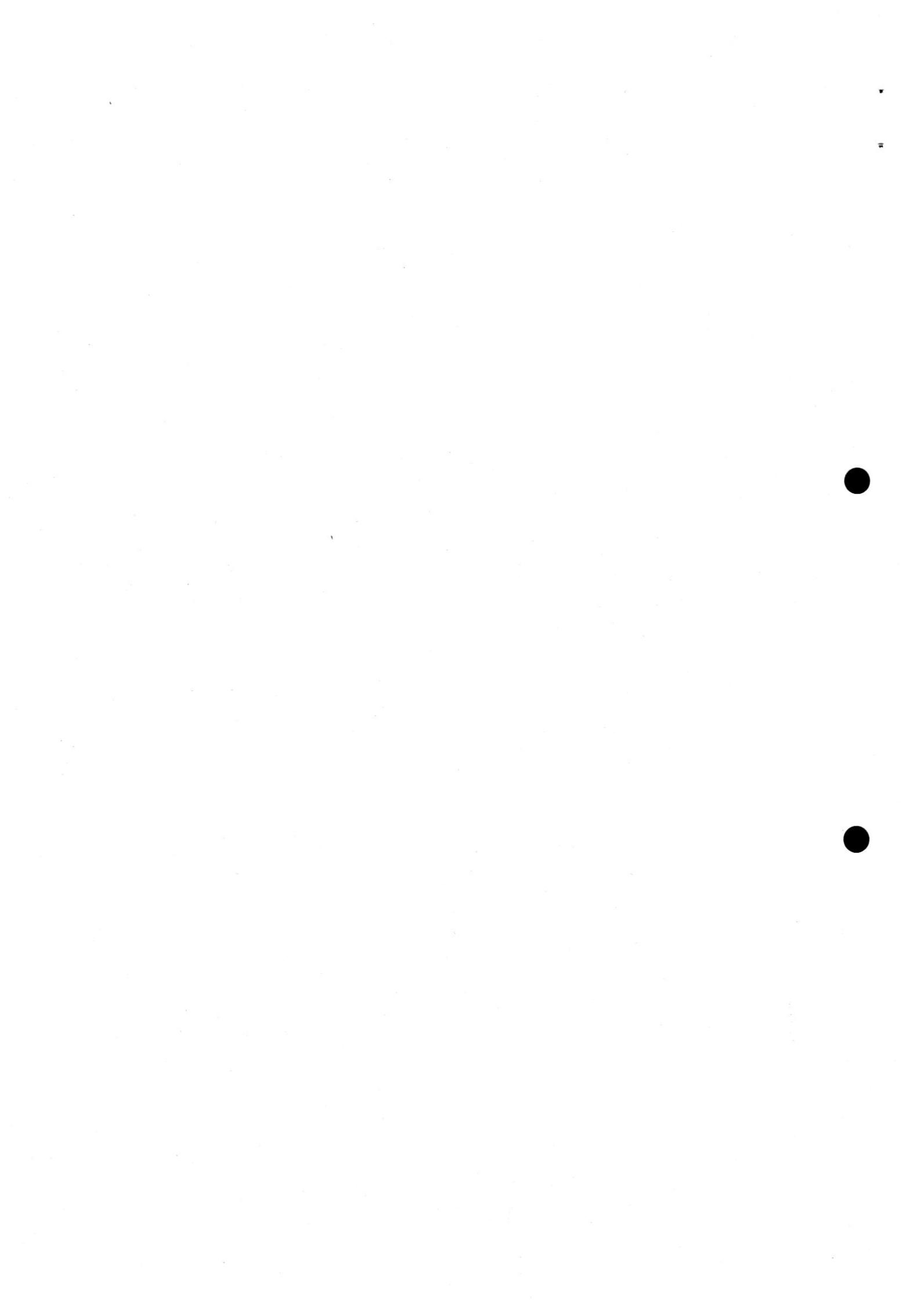
Sehr geehrte Damen und Herren,

wie angekündigt, überreichen wir anliegend die Fortsetzung unserer
Ausführungen vom 1.5.2008. Sie beginnt mit der Seite - 12 - und
enthält eine Anlage (Parkhausauslastung).

Mit freundlichen Grüßen


Elisabeth Leimberg


Christoph Leimberg



- Sparkassen-TG: Ist-Zustand 59 Kfz/d bzw. 118 Fahrten
- Sparkassen-TG: Plan-Zustand 663 Kfz/d bzw. 1.326 Fahrt.

= Differenz/Belastungszuwachs 604/Kfz/d bzw. 1.208 Fahrt.

Dies bedeutet: Die bisherige Soll-Belastung der Bismarckstraße erhöht sich durch die geplante Tiefgarage mit 150 Stellplätzen und deren wesentlich intensivere Nutzung um 200 %!

Statt einer Erhöhung des Verkehrslärms um 70% bzw. 2 Dezibel (A), wie es die Geräuschimmissionsprognose auf Basis der Verkehrserhebung behauptet, ergibt sich eine Verdreifachung des Lärms bzw. eine Erhöhung um 6 Dezibel (A).

Kann das stimmen? Die Zahl der vorhandenen Stellplätze in der Bismarckstraße ist nicht veränderbar und für jedermann nachzählbar. Den Faktor für die Bestimmung des Umschlags pro Stellplatz entnehmen wir der Verkehrsuntersuchung (a.a.O., S. 15) wie folgt:

$$\text{Anzahl Fahrzeuge} = \text{Anzahl Stellplätze} * U/\text{Tag} = 371 * 2,25 = 835 \text{ Kfz/d}$$

Ferner entnehmen wir der dort zur Absicherung vorgenommenen "Plausibilitätsprüfung", dass der Faktor 2,25 mit der Anzahl der gezählten Ein- und Ausfahrten (819 bzw. 849) übereinstimmt. Berücksichtigt man nun, dass von den 371 Stellplätze der Tiefgarage Am Rathaus 142 Stellplätze von Dauerparkern belegt werden, ergibt sich folgende Aufteilung zwischen den Nutzergruppen:

- 229 Kurzparker-Stellplätze x 3,00 Kfz/d =	687 Kfz/d
- 142 Dauerparker-Stellplätze x 1,05 Kfz/d =	148 Kfz/d

= 371 Stellplätze insgesamt x 2,25 Kfz/d =	835 Kfz/d

Für die mit den Dauerparkern vergleichbaren 89 Anliegerparkplätze der Bismarckstraßenbewohner ist der gewählte Umschlagfaktor von 1,5 Kfz/d mit einem Zuschlag von 43% also großzügig gewählt worden; bei einem Ansatz von 1,05/Kfz/d wäre die Belastung noch höher ausgefallen.

Natürlich hätte die sinnvolle "Plausibilitätsprüfung" auch auf die Bismarckstraße angewendet werden müssen. Schließlich handelt es sich dabei wegen der Sackgasse um ein ebenso geschlossenes System wie bei der untersuchten Tiefgarage Am Rathaus. Aus der in der Verkehrsuntersuchung (a.a.O., S. 6) für die Bismarckstraße ermittelten Zahl der Ein- und Ausfahrten (739 bzw. 773) ergibt sich analog zur Messung der Tiefgarage Am Rathaus folgende simple Überschlagsrechnung:

$$- 750 \text{ Kfz/d} / 160 \text{ Park-/Stellplätze} = 4,69 \text{ Kfz/d/Stellplatz}$$

Sie zeigt: Das von der Verkehrsuntersuchung festgestellte Verkehrsvolumen ist nicht mit einer regulären Nutzung dieser Straße erklärbar, weil der Umschlag pro nicht(!) öffentlichem Stellplatz mehr als zweimal so groß ist, wie in der öffentlichen Tiefgarage Am Rathaus.

Bedenkt man, dass Sparkasse und Kurt-Kappel-Straße ihren Verkehr über die Bismarckstraße im Bereich der Häuser 12 - 27 bis zur Berliner Straße abwickeln, ergibt sich folgende Belastungsverteilung:

- Sparkassen-TG: Belastungszuwachs: 604 Kfz/d bzw. 1.208 Fahrt.
- Bismarckstraßenbewohner 12-27: 59 Kfz/d bzw. 118 Fahrt.

= Differenz/Belastungszuwachs 545/Kfz/d bzw. 1.090 Fahrt.

Für die Bismarckstraßenbewohner, die schon jetzt den Verkehr von Sparkasse und Kurt-Kappel-Straße schlucken, ohne diese mit ihrem zu belasten, bedeutet die zusätzliche Verkehrsbelastung durch den Sparkassenneubau eine **Erhöhung von mehr als 800%** - eine geradezu atemberaubende Steigerung.

Selbst wenn der Sparkassenneubau sich auf das bisherige Volumen einer **Tiefgarage mit 70 Stellplätzen** beschränken würde, ergäbe dies nach den dafür von der *Verkehrsuntersuchung* prognostizierten Umschlagszahlen (a.a.O., S. 17) folgendes Bild:

- Sparkassen-TG: Ist-Zustand 59 Kfz/d bzw. 118 Fahrten
- Sparkassen-TG/70: Plan-Zustand 423 Kfz/d bzw. 846 Fahrten

= Differenz/Belastungszuwachs 364/Kfz/d bzw. 728 Fahrten

- Bismarckstraßenbewohner 12-27: 59 Kfz/d bzw. 118 Fahrten

= Differenz/Belastungszuwachs 305/Kfz/d bzw. 610 Fahrten

Die angegebenen Werte für "werktags 456 Kfz/d" und "samstags 257 Kfz/d" wurden addiert und durch 6 Tage geteilt, um den Vergleichswert pro Tag zu erreichen.

Das Ergebnis: Auch eine nicht vergrößerte Tiefgarage mit 70 Stellplätzen würde durch die wesentlich intensivere Nutzung als Kundenparkplätze zu einer **Belastungserhöhung von 420%** für die Bewohner der Häuser Nr. 12 - 27 führen. Selbst wenn man den Bismarckstraßenanwohnern den zusätzlichen Verkehr der Kurt-Kappel-Straße belastet und so auf Vergleichswerte von 134/Kfz/d bzw. 268 Fahrten kommt, ergibt sich noch eine **Belastungserhöhung von 130%**.

Ergebnis der Geräuschimmissionsprognose: falsche Berechnungsbasis

Vorgelegt wurde hierzu von der P. u. C. Projektentwicklung und Consulting GmbH, Gutachten TAC-447-07 - *Geräuschimmissionsprognose geplanter Neubau Sparkasse Hilden*, 20.08.2007.

Wie bei der *Verkehrsuntersuchung* wurde auch hier der für die Zusatzbelastung maßgebliche Ist-Zustand, die Geräuschimmissionen vor Veränderung durch die zusätzlichen Verkehrsbelastungen des Neubaus, nicht meßtechnisch erfasst.

Da die Veränderungen rein rechnerisch auf Basis der mit 70 % viel zu niedrigen Verkehrserhöhung ermittelt wurden, ist auch das folgende Ergebnis der *Geräuschimmissionsprognose* (a.a.O., S. 19) falsch:

Eine Erhöhung um 3 db(A) oder auf einen Wert von über 70 dB(A) tritt nicht auf. **Somit handelt es sich bei der Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch den Sparkassenneubau nicht um eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV.**

Wie bewiesen, liegt die Veränderung bei 200% und stellt damit eine Belastungserhöhung um das Dreifache, also um bis zu 6 dB(A) dar.

Wie flexibel dieses Gutachten mit den Belastungsgrenzwerten umgeht, verdeutlicht das folgende Beispiel. Es werden dort vier sogenannte Immissionsorte festgelegt, an denen wegen ihrer ungünstigen Lage die Geräuschbelastung besonders hoch ausfallen soll (a.a.O., S. 13). "IO 4" wird wie folgt beschrieben (a.a.O., S. 6):

Immissionsort	Immissionsgrenzwerte für öffentlichen Straßenverkehr in dB(A)	
	Tag	Nacht
IO 4 Bismarckstraße 23	59	49

Der Immissionsort wurde gewählt, da sich zum einen hier die Zunahme des Verkehrs auf der Bismarckstraße noch auswirkt und zum anderen der Abstand zur lichtzeichen-geregelten Kreuzung mit der Berliner Straße so gering ($\leq 40\text{m}$) ist, dass hier der volle Zuschlag von 3 dB gemäß RSL-90 zum Tragen kommt.

Zum Vergleich: Die Immissionsrichtwerte für die weiter von der Berliner Straße entfernt liegenden Häuser Nr. 11 und 12 liegen bei 55 dB(A)/Tag und 40 dB(A)/Nacht (a.a.O., S. 5).

Auf "Basis der Daten des Verkehrsgutachtens" kommt die Geräuschimmissionsprognose nun zu folgendem Ergebnis (a.a.O., S. 18):

Immissionsort	Beurteilungspegel L in dB(A)		Immissionsgrenzwert in dB(A)
	Ist-	Plan-Zustand	
IO 4 Bismarckstraße 23	68	69	59

Die Ergebnisse zeigen, dass sich durch den zusätzlichen Verkehr (ca. 1.000 Fahrten/Tag) für den Plan-Zustand die Geräuschimmissionen an den Häusern der Bismarckstraße um gerundete 1 dB(A) erhöhen. Der Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) wird bereits im Ist-Zustand um 9 dB(A) und im Planzustand um 10 dB(A) überschritten. Die Überschreitung ist zum großen Teil auf den Anteil der Berliner Straße zurück zu führen, der für beide untersuchten Varianten gleich bleibt bzw. sich nur unwesentlich ändert.

Wie wir oben gesehen haben (a.a.O., S. 6), ist aber für das Haus Nr. 23 bereits der Grenzwert gegenüber den Häusern Nr. 11/12 um 4 dB(A)/Tag bzw. 9 dB(A)/Nacht erhöht worden; und zwar mit ausdrücklichem Verweis auf die Signalanlage der Berliner Straße.

Offensichtlich reicht diese Erhöhung der Grenzwerte nicht aus, da sowohl die Hochrechnung des Ist- als auch des Plan-Verkehrs diese erhöhten Grenzwerte eklatant überschreiten. Frage: Wie oft und wie hoch muss sich das Haus Nr. 23 die Lärmvorbelastung durch die Berliner Straße anrechnen lassen?

Zieht man die *Entwurfsbegründung* zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 73A, 5. Änderung (VEP Nr. 9) vom 17.01.2008 heran, die die ISR Stadt + Raum GmbH & Co. KG erstellt hat, ist der wiederholte Bezug der *Geräuschemissionsprognose* auf die Berliner Straße als Lärmverursacher falsch (*Entwurfsbegründung*, S. 15):

Verkehrslärm

Der Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) wird durch die Planung um 10 dB(A) überschritten. Dies resultiert aus der Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch die Sparkasse, welches aber im Sinne der 16. BImSchV als nicht wesentliche Änderung bezeichnet werden kann.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass für das Schutzgut Mensch insbesondere in Bezug auf die Lärmbelastung keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

Abgesehen davon, dass die Sachverständigen sich nicht einig darüber sind, woher denn der hohe errechnete Lärm kommt, enthält diese Aussage noch zwei weitere Fehler. Erstens zum 'unerheblichen' Lärm:

Die *Geräuschemissionsprognose* errechnet mit **Abrundungen von 29%** (Verkehrsvolumen Tiefgarage Sparkasse = 700 Kfz/d bzw. 1.400 Fahrten, a.a.O., S. 9; angerechnet als lärm erhöhend werden aber nur 1.000 Fahrten, a.a.O., S. 12) eine Erhöhung um 1 dB(A). Bei 2 dB(A) wäre die gesundheitsgefährdende Schwelle nach BImSchV mit 70 dB(A) erreicht gewesen und hätte für die betroffenen Eigentümer Unterlassungs- und Schadensersatzansprüche begründet.

Tatsächlich stellen die den Grenzwert von 59 dB(A) deutlich überschreitenden Immissionen bereits **schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne der BImSchV** dar, die erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen herbeiführen, so die Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg: *Lärm bekämpfen - Ruhe schützen. Eine Information zum Thema Lärm*, 2. Aufl. November 2004, S. 56. Nach der TA Lärm (*Geräuschemissionsprognose*, S. 4) wird der Grenzwert von 65 dB(A) für Gewerbegebiete überschritten und fast der Grenzwert von 70 dB(A) für Industriegebiete erreicht.

Zweitens zu den 'unerheblichen' Konsequenzen, die ein Wert von 69 dB(A) am Tag für die Nutzung dieses Hauses hat. Der Autor der *Entwurfsbegründung* räumte einige Abschnitte vor dem obigen Zitat ein (a.a.O., S. 14):

Für den Verkehrslärm wurde der Immissionsort an der Bismarckstraße 23 untersucht. Im Ist-Zustand sind bereits 68 dB(A) tags als Beurteilungspegel berechnet worden. Bei Umsetzung der Planung wurde, unter der Voraussetzung von ca. 1000 Mehr-Fahrten pro Tag, ein Beurteilungspegel von 69 dB(A) tags berechnet.

Im Bereich des Vorhabens wird gem. den Festsetzungen im Bebauungsplan ein Wohnen im 1. OG aufgrund vorherrschenden gewerblichen und Verkehrslärm-Immissionen ausgeschlossen.

Die Wohnung im 1. OG dieses Hauses ist als Wohnraum konzipiert und wird seit Errichtung des Hauses als Wohnraum genutzt. Das nach Rechtskraft des vorgelegten Bebauungsplans ihre Nutzung als Wohnraum ausgeschlossen sein soll, ist keine erhebliche Beeinträchtigung?

Der Inhalt eines Bebauungsplans stellt für alle Beteiligten eine rechtsverbindliche Norm dar. Welche Konsequenzen eine derartige Festsetzung für die betroffenen Eigentümer hat, wurde am 17.01.2008 vom OVG NRW (10 D 49/06.NE) in einem vergleichbaren Fall für den Bebauungsplan Nr. 236 der Stadt Hilden beschrieben (a.a.O., S. 24):

Trifft der Plangeber Festsetzungen, nach denen vorhandene Nutzungen oder vorhandene Bausubstanzen künftig nicht mehr zulässig sind, beschränkt er sie auf den bloßen passiven Bestandsschutz. Nutzungsänderungen, Erweiterungen oder auch Wiedererrichtungen (z.B. nach Zerstörung durch Brand) können aus dem Gesichtspunkt eines erweiterten Bestandsschutzes nicht mehr zugelassen werden, sofern nicht der Gesetzgeber - wie in § 35 Abs. 4 BauGB für den Außenbereich - oder der Plangeber eine anderweitige ausdrückliche Regelung trifft. Diese gravierenden Folgen hat der Plangeber zu bedenken, wenn er vorhandene Nutzungen und Bausubstanzen überplant.

Würde der Bebauungsplan mit diesen Festsetzungen gültig und das Haus Nr. 23 abbrennen, dürfte der Eigentümer nach der Wiedererrichtung im EG und 1. OG keine Wohnraumnutzung mehr vornehmen. Noch gravierender sind die Folgen für die hinter Haus Nr. 23 liegenden Gebäude; dort dürfte nach den geplanten Festsetzungen bei Wiederaufbau überhaupt keine Wohnraumnutzung mehr stattfinden.

Diese Konsequenzen sind für die noch näher als "IO 4" an der Kreuzung Berliner Straße liegenden Häuser **Bismarckstr. Nr. 20, Nr. (22-)24, Nr. 25 und Nr. 27** katastrophal, denn sie dürften im Falle eines Untergangs als Wohnhäuser nicht mehr errichtet werden.

Man muss unterstellen, dass der Plangeber solange nicht warten will, denn eine "eine zusätzliche Betrachtung" der Geräuschimmissionsprognose ergibt (a.a.O., S. 18):

(...) dass hier aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf der Berliner Straße zwar insgesamt höhere Beurteilungspegel auftreten, die Neuplanung mit der damit verbundenen Verkehrserhöhung auf der Bismarckstraße sich allerdings nicht mehr relevant auswirkt.

Schon im gegenwärtigen Zustand treten hier Lärmbelastungen auf, die 70 dB(A) erreichen oder gar überschreiten. Für 18 Wohnungen der Bismarckstraße heißt das: Wohnen ist dort nicht möglich und der ständige Aufenthalt in den betroffenen Räumen gefährdet die Gesundheit.

Die maßgebende Lärmschutzverordnung weist hier eine Besonderheit auf, die Sparkasse und Gutachter ausnutzen: **Wer schon laut wohnt, muss noch zusätzliche neue Lärmquellen hinnehmen.** Übertrüge man diese Ansicht des Ordnungsgebers auf andere Rechtsbereiche, wie z. B. das Straßenverkehrsrecht, könnte man sich wie folgt verhalten:

Trifft man auf einen lebensgefährlich verletzten Verkehrsteilnehmer, braucht man ihm erstens nicht zu helfen und zweitens kann man ihn noch ungestraft solange treten, bis er stirbt, denn er ist ja sowieso schon rettungslos verloren und spürt die zusätzlichen Schmerzen gar nicht mehr. Aufpassen muss man nur bei dem Eigentümer des "IO 4". Weil dieser nicht ganz lebensgefährlich verletzt ist, darf man ihn nicht tottreten - aber dosiert zutreten, das darf man schon.

Wesentliche Veränderung: Die Rechtsauffassung des OVG NRW

Dass diese Perversion des Rechtsgedankens keinen Bestand haben wird, zeigt sich in den Bemühungen verantwortungsbewußter Gemeinden, in städtischen Bereichen und Kerngebieten Umweltzonen zu schaffen, um die Lärm- und Abgasbelastung der dort wohnenden Bürger zu verringern.

Das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen hat in einem oben bereits angesprochenen vergleichbaren Fall aus dem Stadtbereich Hilden festgestellt, dass die laut Verordnung anrechenbare Lärmvorbelastung von Anwohnern kein Freibrief dafür sein kann, diese deshalb mit immer mehr Verkehrslärm zu belasten.

In seinem am 17.01.2008 verkündeten Urteil (10 D 49/06.NE) hat es im Normenkontrollverfahren den Bebauungsplan Nr. 236 der Stadt Hilden "für den Bereich H. Straße/B -ße/I1. ----straße" für unwirksam erklärt.

Dort hat die Stadt Hilden als Antragsgegnerin u. a. vorgetragen (a.a.O., S. 11):

(...) Die zusätzlichen Immissionen durch den Verkehr zu den Wohnhäusern seien für die Anwohner der Grundstücke an der H. Straße hinzunehmen. Der Gartenbereich sei nämlich bereits bislang durch die Immissionen der H. Straße erheblich vorbelastet. Dementsprechend seien die zusätzlichen Belastungen offensichtlich unerheblich.

Neben zahlreichen anderen Rechtsfehlern hält das OVG der Stadt Hilden vor (a.a.O., S. 28f.):

Schließlich ist auch das Interesse der Anwohner und Eigentümer des Grundstücks H. Straße 22 nicht berücksichtigt worden, vor planbedingten Lärmimmissionen durch den Verkehr zu den zusätzlichen Wohneinheiten im rückwärtigen Bereich verschont zu bleiben. Es gehört zu den abwägungserheblichen Belangen auch das Interesse, vor planbedingten Lärmimmissionen durch erhöhtes Verkehrsaufkommen verschont zu bleiben.

*Vgl. BVerwG, Urteil vom 17. September 1998
-4 CN 1.97 -, BRS 60 Nr. 45 und Beschluss vom
19. August 2003 - 4 BN 51.03 -, BRS 66 Nr. 59.*

Der Begründung des Bebauungsplans lässt sich eine Berücksichtigung der genannten Lärmimmissionen nicht entnehmen. (...) Der maßgebliche Beschluss des Rates vom 5. April 2006 enthält keine Berücksichtigung der Belange der

...

Bewohner und Eigentümer des Grundstücks H. Straße 22.
(...)

Schließlich lässt auch die Erklärung der Antragsgegnerin, wegen der Tiefgaragen sei die Lärmbelastung gering, die Immissionen des am Grundstück H. Straße 22 vorbeiführenden Zu- und Abgangsverkehrs unberücksichtigt.

Der Lärm durch den Verkehr zu - von der Antragsgegnerin angenommenen - 24 neuen Wohneinheiten im rückwärtigen Bereich ist keineswegs irrelevant. Durch dessen Erschließung entsteht auch zu Nachtzeiten eine zusätzliche Lärmbelastung zu Lasten des Grundstücks H. Straße 22. Denn die Zufahrt verläuft in unmittelbarer Nähe parallel zu diesem Grundstück in dessen ganzer Tiefe. Hierbei verkennt der Senat nicht, dass durch den Straßenverkehr der rückwärtige Bereich schon vor dem Inkrafttreten des Bebauungsplans lärmvorbelastet gewesen ist. Aber zum einen ist davon auszugehen, dass das sog. Weiterbildungszentrum jedenfalls üblicherweise keinen Verkehr zu Nachtzeiten verursacht. Zum anderen ist der zusätzliche Zu- und Abfahrtsverkehr zu den - nach Ziffer 5. der textlichen Hinweise des Bebauungsplans - zu erwartenden 36 Stellplätze für 24 Wohneinheiten auch im Verhältnis zu den 45 bestehenden Stellplätzen keinesfalls geringfügig.

Vor allem aber ist die zusätzliche Lärmbelastung deshalb relevant, weil das Wohnhaus H. Straße 22 - wie auch die anderen straßennahen Wohnhäuser an dieser Straße - straßenseitig einer Lärmbelastung ausgesetzt sind, welche einen städtebaulichen Missstand begründet und bei dem im rückwärtigen Bereich ein besonderes Ruhebedürfnis besteht.

Ein städtebaulicher Missstand ist dann anzunehmen, wenn Gesundheitsgefahren oder Eingriffe in die Substanz des Eigentums zu erwarten sind. Wann dies der Fall ist, lässt sich nicht abstrakt generell feststellen. Die durch die Grundrechtsordnung zum Schutz des Eigentums und der Gesundheit gezogenen Grenzen können nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts situationsbedingt nach den tatsächlichen Umständen des Einzelfalls bei Lärmwerten von mehr als 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten sein. Oberhalb dieser Werte beginnt in Wohngebieten ein aus Sicht des Grundrechtsschutzes kritischer Bereich.

(...)

An der südlichen Seite des Gebäudes H. Straße 22 beträgt die Belastung durch die Straßenverkehrsimmissionen tags 70 bis 75 dB(A) und nachts 0 bis 65 dB(A). Bei einer derart gravierenden Belastungssituation drängt es sich auf, hinsichtlich der straßenseitigen Bebauung an der H. Straße von einem bestehenden städtebaulichen Missstand durch eine unzumutbare Immissionsbelastung auszugehen.

Bei einem solchen städtebaulichen Missstand ist es

...

geboten, neben der Festsetzung passiver Lärmschutzmaßnahmen zusätzliche Immissionsbelastungen gerade auch im rückwärtigen Bereich möglichst zu vermeiden, um den Bewohnern jedenfalls dort eine relative Ruhe zu gewähren. Die Sicherung noch angemessener Pegelwerte im rückwärtigen Bereich ermöglicht den Bewohnern dort das Wohnen und/oder Schlafen bei gelegentlich geöffnetem Fenster. Diese relative Ruhe im rückwärtigen Bereich des Gebäudes H. Straße 22 wird durch den Weg zu den Tiefgaragen mit den zu erwartenden 36 Stellplätzen beeinträchtigt.

Für die Anwohner der südlichen Bismarckstraße wird dieser "städtebauliche Missstand" durch die Verkehrsimmissionen der Berliner Straße erzeugt. Sie verursacht durch Querschnittsbelastungen bis "2.140 Kfz/h" (Verkehrsuntersuchung, S. 5) einen abgestrahlten Schallleistungspegel von 73 bzw. 73,2 dB(A), der am "IO 4" noch mit 64,5 bzw. 67,6 dB(A) ankommt (Geräuschemissionsprognose, S. 26).

Analog zur Fallgestaltung des zitierten OVG-Urteils bildet für die Bismarckstraßenanwohner diese Straße den "rückwärtigen Bereich" zur Schall- und Abgasquelle Berliner Straße im Norden. Während sie sich im Norden, Nord-Westen und Nord-Osten gegenüber einer Stadtautobahn abschotten müssen, erhoffen sie sich wenigstens im Süden einen relativen Schutz vor Lärm und Abgasen.

Dass den Bismarckstraßenanwohner, die von Haus Nr. 12 bis Haus Nr. 27 lediglich 118 Fahrten durch 39 Stellplätze täglich verursachen, in dieser lebenswichtigen Ruhezone nun eine zusätzliche Verkehrsbelastung durch den Sparkasseneubau von 1.090 Fahrten durch 150 Stellplätze und ihre Nutzung für Kunden und Öffentlichkeit zugemutet werden soll, ist angesichts der vom OVG untersuchten und für unwirksam erklärten Konstellation (45 bestehende Stellplätze im Vergleich mit 36 neuen Stellplätzen) skandalös.

Die formalen Mängel des Bauleitplanungsverfahrens: Abwägungsausfall

§ 1 Abs. 7 BauGB schreibt der Stadt Hilden vor, dass sie im Bauleitplanungsverfahren alle berührten öffentlichen und privaten Belange festzustellen und gegeneinander abzuwägen hat; dabei sind grundsätzlich alle Belange gleichwertig.

Dieser gesetzlichen Verpflichtung ist die Stadt Hilden ausweislich der vorliegenden Beschlussbegründungen und des Bebauungsplans nicht nachgekommen. Bürgeranhörung (s. Protokoll v. 6.12.07) und Öffentlichkeit (s. diverse Presseberichte) artikulierten zwei wesentliche Befürchtungen, nämlich dass der Neubau:

- 1.) Verkehrslärm- und Abgasbelastung für die Anwohner massiv erhöht
- 2.) und durch Umzug des größten Bekleidungskaufhauses Hildens von der C-Lage Warrington-Platz zur A-Lage Stadtzentrum der periphere Bereich der Fußgänger- und Einkaufszone verödet mit gravierenden Umsatzeinbußen für die anliegenden Einzelhändler.

Darauf ging die Beschlussbegründung des Bürgermeisters Scheib vom 27.09.2007 (s. 5) unter Bezug auf die Verträglichkeitsanalyse (s. oben S. 3) wie folgt ein:

Bei einer Standortverlagerung eines in der Innenstadt bereits vorhandenen Bekleidungskaufhauses in das Plangebiet, verweist die Untersuchung auf die Frage einer Nachnutzung des Altstandortes, die abseits dieses Bauleitplanverfahrens zu klären ist.

Dieses Problem, die Gefährdung des innerstädtischen Handels durch Absterben eines Teilbereichs der peripheren Fußgängerzone, darf die Stadt nicht wegschieben: sie muss es zum Zentrum ihrer Erhebung und Abwägung machen. Dies geschieht aber nur in der lokalen Presse (s. oben S. 3). Am 03.05.2008 widmete die Rheinische Post die gesamte erste Seite der Ausgabe "Hilden Haan" der Standortverlagerung von P&C und kommentierte:

Wenn P&C 2010 in das neue Sparkassengebäude an der Mittelstraße zieht, ist der Warrington-Platz tot. Dass Saturn nachrückt, ist mehr als unwahrscheinlich. Der Media-Riese bevorzugt 1a-Lagen und das ist der Warrington-Platz nicht. Die Einzelhändler dort haben zurzeit noch ihr Ein- und Auskommen, weil sie auf Stammkunden zählen können und ihnen P&C die eine oder andere Laufkundschaft bringt. Ist das Bekleidungskaufhaus erst einmal weg, werden sie das sicher an der Ladenkasse merken.

Zum Problem der Verkehrsbelastung führt die Beschlussbegründung folgendes an (a.a.O., S. 5):

Durch die Planung einer Tiefgarage unterhalb des vorgesehenen Gebäudes wird insbesondere in der Bismarckstraße zusätzlicher Verkehr erzeugt. (...)

Insgesamt können die Immissionsrichtwerte nach 16. BImSchV an dem ungünstigsten gelegenen Gebäude (Haus Nr. 23) nicht eingehalten werden. Der Grenzwert wird bereits in der Ausgangssituation um 9 dB(A) (im Planungsfall um 10 dB(A) überschritten. Einen großen Anteil an dieser Überschreitung trägt auch die Nähe zur stark frequentierten Berliner Straße. Die Erhöhung um 1 dB(A) auf einen Wert < 70 dB(A) stellt für die Planung keine wesentliche Änderung im Sinne des 16. BImSchV dar.

Wie bewiesen, ist schon die Ermittlung fehlerhaft, weil die vom Bürgermeister herangezogene Verkehrsuntersuchung aussagt, dass nach LBO und den gängigen Auslastungsstatistiken minimal 50 und maximal 70 Stellplätze ausreichen würden.

Verschwiegen wird auch, dass das Haus Nr. 23 nur für den Bauherrn den 'ungünstigsten' Fall darstellt; nur bis zu diesem Haus muss er sich seine Lärmerhöhungen auf seine Ansprüche (Größe der TG, Anzahl der Fahrten) anrechnen lassen. Nicht erwähnt werden die in der Geräuschprognose angesprochenen "Häuser an der Ecke Bismarckstraße/ Berliner Straße", für die "insgesamt höhere Beurteilungspegel auftreten".

Dabei ist der Stadt bekannt, dass es sich um **vier Häuser mit insgesamt 18 Wohnungen** handelt. Deren Bewohner haben ihr seit 24 Jahren ihre Sorgen wegen der Verkehrsbelastung in der Bismarckstraße persönlich und schriftlich vortragen. Wiederholte Verkehrsmessungen der Stadt bestätigten den Missbrauch und führten zu massiver Beschilderung mit Park- und Halteverbotsschildern, um ihn zu bekämpfen. Zuletzt erreichten die Bewohner durch ein persönliches Gespräch beim Bürgermeister am 01.02.2006 die Einführung einer 30 km/h Zone; dabei wurde dem Rechtsunterzeichner auch ein Formular für die Anzeige von Falschparkern überreicht.

Es muss gefragt werden, warum die Stadt die unstrittig höchste Belastung dieser Häuser und ihrer Bewohner mit keinem Wort erwähnt, geschweige denn, ihre Belastung in eine Abwägung mit einbezieht. Die Antwort verblüfft: **Diese vier Häuser mit ihren 18 Wohnungen und den dort wohnenden Menschen existieren für die Stadt gar nicht mehr.**

Obwohl zum Plangebiet gehörend, weil von den Auswirkungen des Neubaus direkt betroffen, hat die Stadt in ihrem Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 73 A 5.Änderung (Entwurf), der den Anwohner erstmals am 06.12.2007 vorgelegt wurde, im Bebauungsplan Nr. 273 und in der Modelldarstellung während der Offenlegung, die Grundstücke der Häuser Bismarckstraße Nr. 20, (22-)24, 25-27 in den zeichnerischen Festsetzungen bzw. im Modell nicht abgebildet. Sie wurden dort regelrecht abgeschnitten.

Dass die im Bebauungsplan offensichtlich festgesetzten zukünftigen Nutzungseinschränkungen der Häuser Nr. 20 - 27 nicht thematisiert werden, sei hier nur noch am Rande erwähnt. Dies hat die Stadt Hilden in dem für unwirksam erklärten Bebauungsplan Nr. 236 auch nicht getan; allerdings nicht absichtlich, sondern - wie das OVG in seiner Urteilsbegründung darlegte - weil sie die Folgen nicht erkannt hat.

Damit ist festzustellen: Es liegen sogenannte **Abwägungsfehleinschätzungen** vor, weil die Stadt die **Zahl der erforderlichen Stellplätze** nicht mit 50-70, sondern - unbegründet - mit 150 angesetzt hat und weil sie den ihr bekannten **bestimmungs- und ordnungswidrigen Verkehr in der Bismarckstraße** nicht aus der fehlerhaften Verkehrsuntersuchung zu Gunsten der Anwohner herausgerechnet hat.

Darüber hinaus liegen sogenannte **Abwägungsausfälle** vor. Das heißt, es hat bei dem **Problem der Standortverlagerung** überhaupt keine Abwägung stattgefunden; es wurde schlicht beiseite geschoben. Bei dem **Problem der Verkehrsbelastung** der Bismarckstraßenbewohner in den Häusern Nr. 20, (22-)24, 25-27 gibt es ebenfalls keine Abwägung - man hat sie als nichtexistent gleich gestrichen.

Nach der langjährigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts machen derartige Mängel die Abwägung und damit die gesamte Bauleitplanung nichtig.

Zusammenfassung

Das Bauvorhaben der Sparkasse HRV hat für den Einzelhandel in Hilden und die Anwohner nur negative Auswirkungen.

Würde es umgesetzt, stünde am Worrington-Platz ein für diesen Teil der Fußgänger- und Einkaufszone überlebenswichtiges Gebäude mit 5.000 m² Fläche und 267 Parkplätzen vollständig leer. Der Standortwechsel des "Kundenmagneten" P&C schädigt nicht nur die Eigentümer dieses Gebäudes, sondern auch die anliegenden Einzelhändler und sogar die Nachbargemeinden; es entsteht ein **Strukturschaden**.

Die verkehrliche Erschließung über die Bismarckstraße zerstört ihre Eignung als Wohnstraße. Für mindestens 20 Wohnungen in fünf Häusern wird der Bebauungsplan künftig eine Wohnraumnutzung ausschließen, weil dort **Lärmbeeinträchtigungen wie in einem Industriegebiet** vorliegen. Sämtliche Bewohner der südlichen Bismarckstraße werden durch Lärmerhöhungen von 200% - 800% wesentlich beeinträchtigt; prognostizierte Verkehrsstaus von 50-75 m Länge werden die Nutzung der Anwohnerparkplätze erschweren und teilweise sogar (Haus Nr. 24) zu einer Blockade führen. Eigentümer müssen hohe Wertverluste ihrer Grundstücke befürchten.

Profitieren wird P&C; dieser bundesweit operierende Bekleidungskonzern wird seinen Gewinn noch steigern können. Profitieren wird die Sparkasse HRV: Mieteinnahmen in Millionenhöhe verschaffen ihr eine völlig neue Einnahmequelle, die Wertsteigerung ihres Grundstücks wird bei einem bereits berücksichtigten späteren Verkauf (s. *Verkehrsuntersuchung*, S. 22) einen enormen Veräußerungsgewinn erzeugen.

Dies bezahlen die Anwohner und Eigentümer der Bismarckstraße durch Verlust an Lebensqualität und Vermögenswerten; dies bezahlen die gewerblichen Anlieger des Warrington-Platzes durch Umsatzeinbußen, die viele kleine Einzelhändler in Hilden und Umgebung um ihre Existenz fürchten lassen.

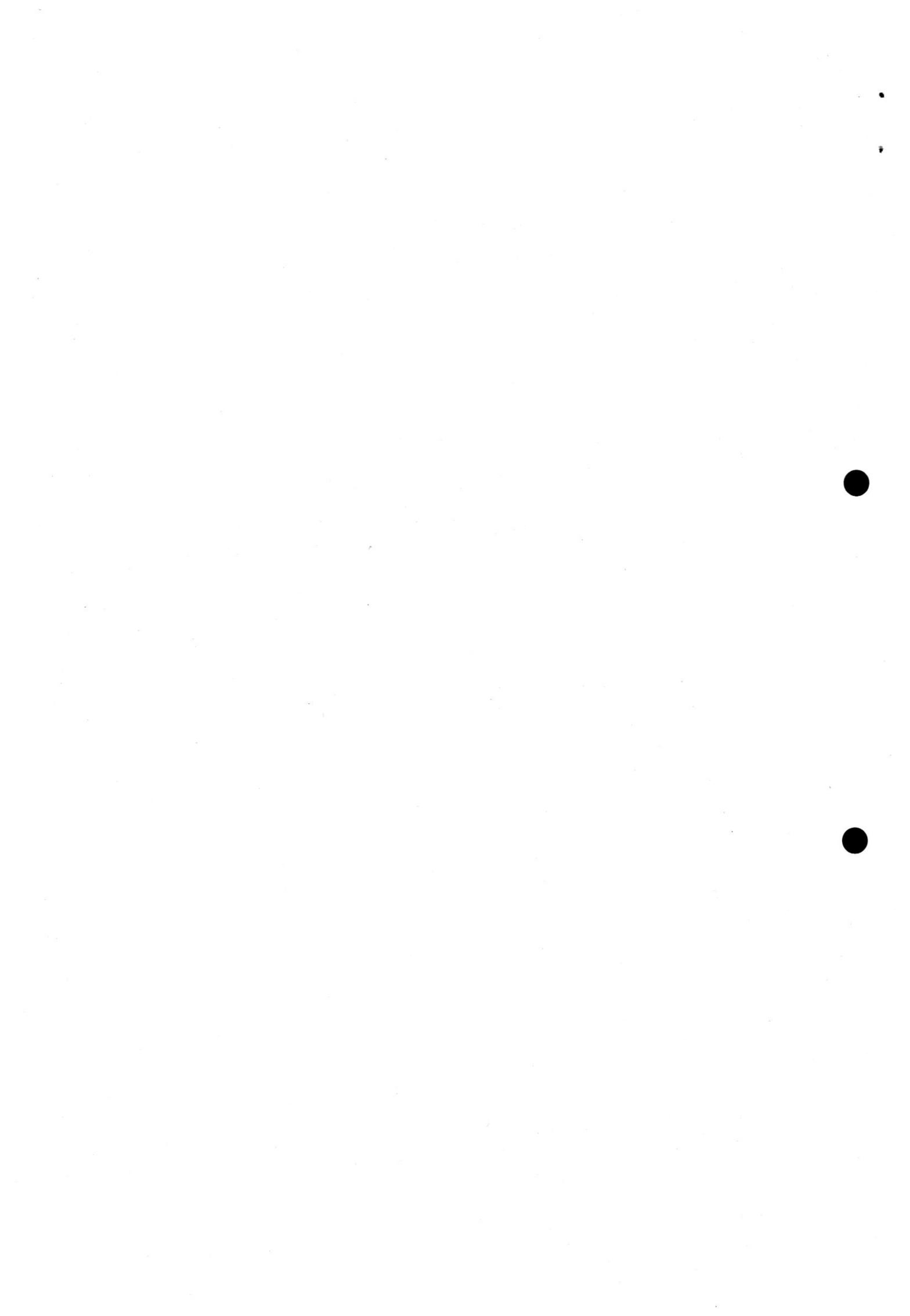
Verursacher ist mit der Sparkasse HRV eine Körperschaft des öffentlichen Rechts. Ihre Privilegien gegenüber Unternehmen der Privatwirtschaft begründet der Gesetzgeber damit, dass ihr Wirken dem Wohl der Allgemeinheit dienen soll und gerade nicht dem Erzielen möglichst hoher Gewinne. Wie ist es damit vereinbar, dass in Hilden mit öffentlichen Mitteln ein Großkonzern gefördert und die 'kleinen Leute' beschädigt werden sollen?

Forderungen: Neuaufstellung des Bebauungsplans

Der Bebauungsplan muss in der vorliegenden Form zurückgezogen und in einem nach den Regeln des Baugesetzbuches korrekten Bauleitplanungsverfahren neu aufgestellt werden. Geschieht dies nicht, werden wir mit den angekündigten Rechtsmitteln dagegen vorgehen.

Ein neu aufzustellender Bebauungsplan wird von uns nur dann akzeptiert werden, wenn er die südliche Bismarckstraße nicht über das bisher vorgesehene Maß (70 Stellplätze mit einer täglichen durchschnittlichen Auslastung von 59 Kfz bzw. 118 Fahrten durch Sparkassenangestellte) belastet.

Darüber hinaus verlangen wir eine Kompensation für die verkehrliche Mehrbelastung durch die Neubauten in der Kurt-Kappel-Straße seit 2001. Ein Sparkasseneubau sollte daher grundsätzlich verkehrlich nicht über die Bismarckstraße erschlossen werden.



Dass dies möglich ist, zeigt die Tatsache, dass in der Tiefgarage Am Rathaus 142 Stellplätze für Dauerparker reserviert sind. Den größten Teil dürften die städtischen Angestellten belegen, die im Rathaus arbeiten. Es ist der Stadtverwaltung, die seit Jahren die Zahl der Bewohner (Bevölkerungsdichte entspricht der einer Großstadt) sowie der Handelsflächen im Stadtzentrum immer mehr verdichtet, zuzumuten, ihre Parkplätze in das benachbarte Parkhaus Kronengarten zu verlegen.

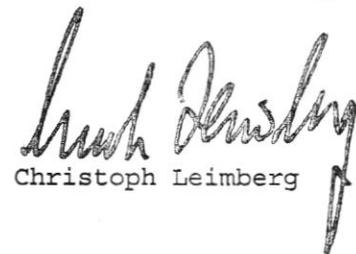
Es ist zu Fuß in nur drei Minuten über die Fußgängerzone erreichbar. Wie die anliegende Aufstellung zur Parkhausauslastung in einem Vergleich über eine Woche mit den Tiefgaragen Novo-Mesto-Platz und Am Rathaus während der Spitzenzeiten morgens und nachmittags zeigt, ist dieses Parkhaus nur zu gut 35% seiner Kapazität ausgelastet. Das heißt, es stehen dort ständig 194 Stellplätze leer.

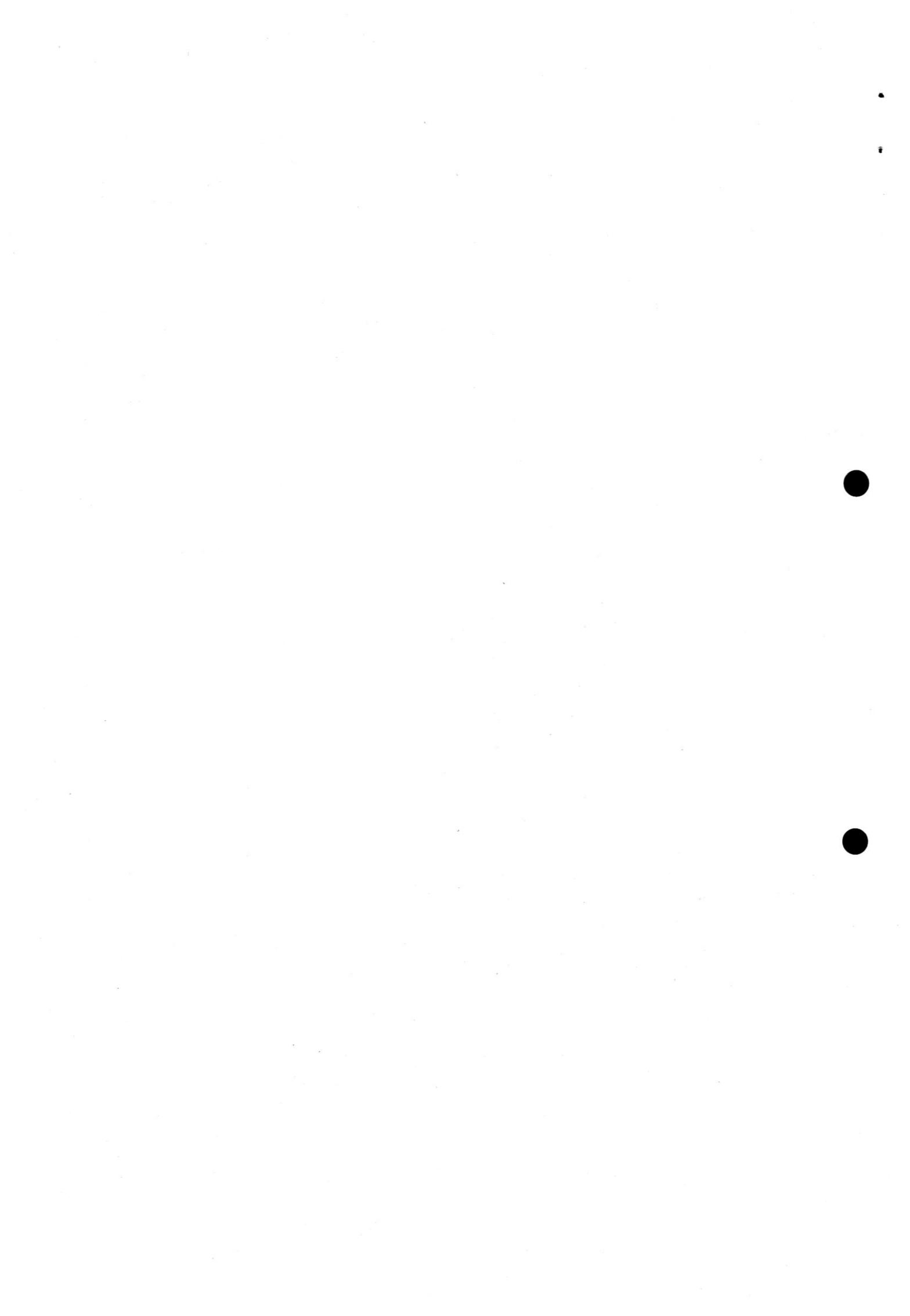
Abschließend erwarten wir, dass die Stadt Hilden die nachgewiesene ordnungs- und bestimmungswidrige Nutzung der südlichen Bismarckstraße durch täglich mindestens 300 Kfz bzw. 600 Fahrten endlich unterbindet - notfalls müssen dafür Videokameras installiert werden. Geschieht dies nicht, werden wir die Stadt wegen Verletzung ihrer Aufsichtspflicht verklagen.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage
Parkhausauslastung


Elisabeth Leimberg


Christoph Leimberg

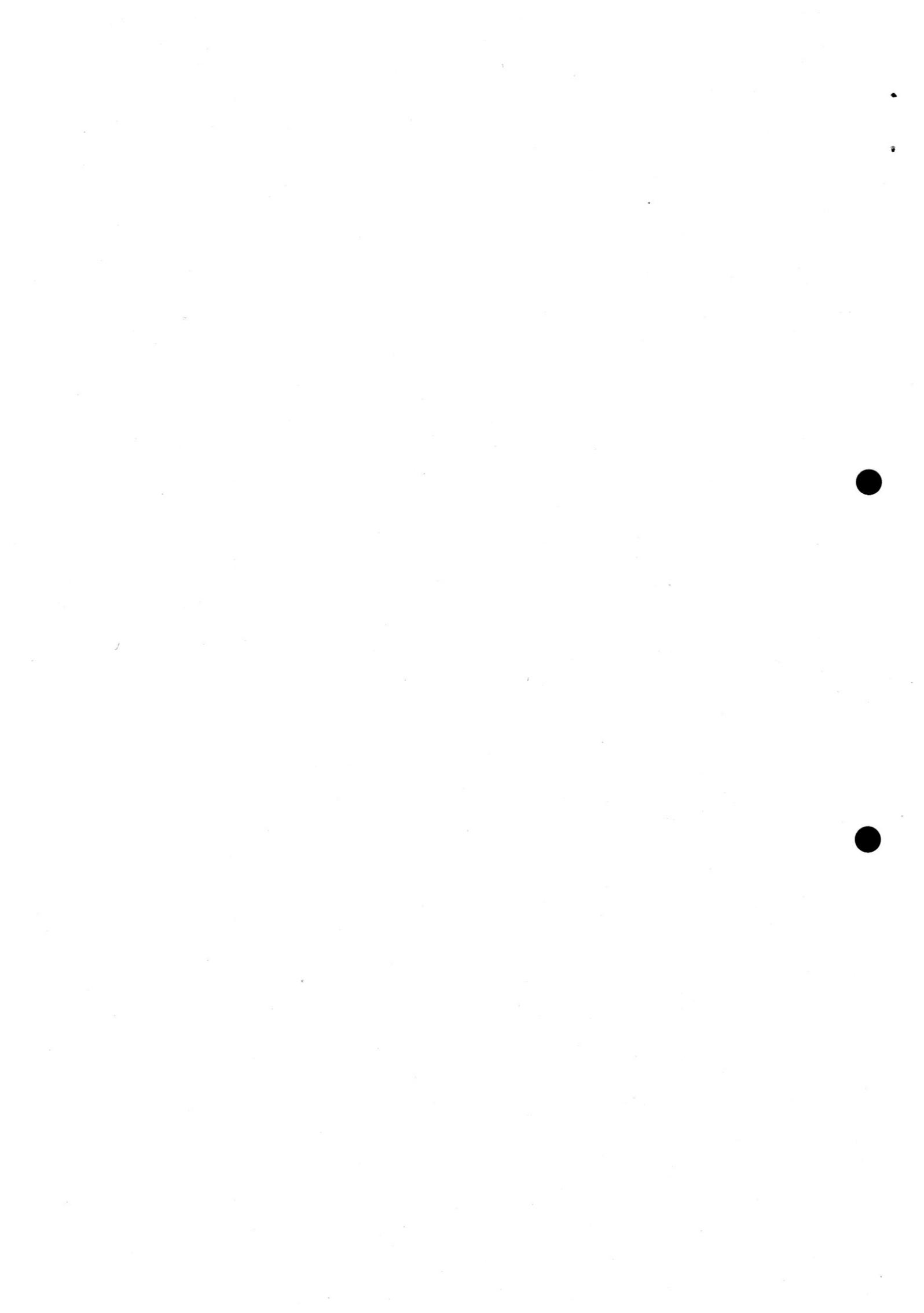


Auslastung Parkhäuser

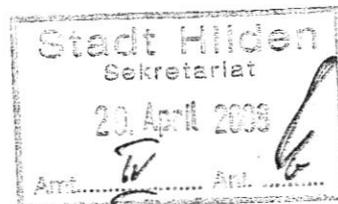
Parkhaus	Kapazität Stellplätze	Wochentag	Datum	Uhrzeit	freie Plätze im Parkhaus	Auslastung in Prozent
Novo-Mesto	225	Samstag	15.03.08	13.00-13.15	0	100,00%
Rathaus	371	Samstag	15.03.08	13.00-13.15	10	97,30%
Kronengarten	300	Samstag	15.03.08	13.00-13.15	130	56,67%
Novo-Mesto	225	Montag	17.03.08	11.20-11.30	35	84,44%
Rathaus	371	Montag	17.03.08	11.20-11.30	55	85,18%
Kronengarten	300	Montag	17.03.08	11.20-11.30	205	31,67%
Novo-Mesto	225	Dienstag	18.03.08	11.00-11.10	35	84,44%
Rathaus	371	Dienstag	18.03.08	11.00-11.10	70	81,13%
Kronengarten	300	Dienstag	18.03.08	11.00-11.10	210	30,00%
Novo-Mesto	225	Dienstag	18.03.08	16.20-16.30	15	93,33%
Rathaus	371	Dienstag	18.03.08	16.20-16.30	65	82,48%
Kronengarten	300	Dienstag	18.03.08	16.20-16.30	195	35,00%
Novo-Mesto	225	Mittwoch	19.03.08	11.00-11.10	0	100,00%
Rathaus	371	Mittwoch	19.03.08	11.00-11.10	40	89,22%
Kronengarten	300	Mittwoch	19.03.08	11.00-11.10	175	41,67%
Novo-Mesto	225	Mittwoch	19.03.08	16.20-16.30	10	95,56%
Rathaus	371	Mittwoch	19.03.08	16.20-16.30	95	74,39%
Kronengarten	300	Mittwoch	19.03.08	16.20-16.30	220	26,67%
Novo-Mesto	225	Donnerstag	20.03.08	11.00-11.10	40	82,22%
Rathaus	371	Donnerstag	20.03.08	11.00-11.10	80	78,44%
Kronengarten	300	Donnerstag	20.03.08	11.00-11.10	200	33,33%
Novo-Mesto	225	Donnerstag	20.03.08	16.20-16.30	25	88,89%
Rathaus	371	Donnerstag	20.03.08	16.20-16.30	90	75,74%
Kronengarten	300	Donnerstag	20.03.08	16.20-16.30	205	31,67%
Novo-Mesto	225	Freitag	28.03.08	12.45-12.55	0	100,00%
Rathaus	371	Freitag	28.03.08	12.45-12.55	50	86,52%
Kronengarten	300	Freitag	28.03.08	12.45-12.55	200	33,33%
Novo-Mesto	225	Freitag	28.03.08	16.20-16.30	10	95,56%
Rathaus	371	Freitag	28.03.08	16.20-16.30	70	81,13%
Kronengarten	300	Freitag	28.03.08	16.20-16.30	200	33,33%
Summen/Durchschnitt 6 Werktage	299	1 x Samstag	15.-28.3.08		91	69,51%

Durchschnitt der einzelnen Parkhäuser

Novo-Mesto	225	1 x Samstag	15.-28.3.08	17	92,44%
Rathaus	371	1 x Samstag	15.-28.3.08	63	83,15%
Kronengarten	300	1 x Samstag	15.-28.3.08	194	35,33%



Die Anwohner der Bismarckstraße 40721 Hilden



An den Bürgermeister
Stadt Hilden
Planungsamt z.Hd. Herrn Groll
Am Rathaus 1

40721 Hilden

Handwritten initials and '25.'

Widerspruch : Bebauungsplan 273 ; Sparkassen – Neubau

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach der Teilnahme an der Bürgerinformationsveranstaltung der Sparkasse HRV und der Stadtverwaltung im Bürgerhaus und der Einsichtnahme in die Planunterlagen für den Bebauungsplan 273 , möchten wir als Anwohner der Bismarckstraße ausdrücklich der Errichtung der öffentlichen Tiefgarage mit Zu - und Ausfahrt über die Bismarckstraße widersprechen.

Die Verkehrsbelastung der schmalen Bismarckstraße ist in den letzten Jahren erheblich angestiegen durch die Ittergalerie , die Erschließung der Kurt Kappelstraße und die Frauenklinik.

Eine weitere Erhöhung der Belastung durch Kurzzeit - Parker zusätzlich zum Lkw – Lieferverkehr des geplanten Kaufhauses, halten wir für unmöglich, weil unerträglich für die dort wohnenden Menschen.

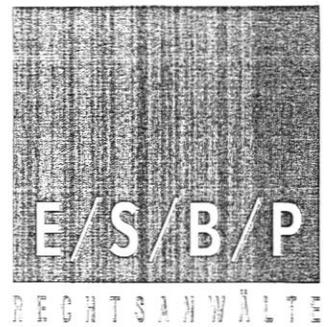
Eine alternative Erschließung über die Straße am Rathaus ist weitaus vorteilhafter weil sie keine vorhandene Wohnbebauung unmittelbar berührt und bei Bedarf vierspurig ausgebaut werden könnte und somit an die Berlinerstraße angepasst werden kann.

Das dazu erstellte Verkehrsgutachten ist für uns graue Theorie und wird der für die Anwohner täglich erlebten Realität überhaupt nicht gerecht.

Mit freundlichen Grüßen

*Christoph Hünig
Elisabeth Leitzberg*

Handwritten signatures and names:
U. Becker
S. Schwart
G. Brige
J. Dide
R.-P. Groll
K.-S. Cronis
H. Siepmann
W. Kesting
M. ...
A. ...



E/S/B/P RECHTSANWÄLTE
Königsallee 82-84 · 40212 Düsseldorf

Stadt Hilden
Bauverwaltungs- und Bauaufsichtsamt
Frau Bosbach
Am Rathaus 1

40721 Hilden

per Fax vorab: 02103 72 615



Handwritten signature and initials

DR. FRIEDRICH EINBECK
(bis 2006)

HORST SCHMIDT

DR. MICHAEL BERGHAUS
Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht

DR. CHRISTIAN PREETZ

DR. HANS KÜPPERS

DR. PATRICK UGOWSKI

DR. JÜRGEN EINBECK

02.05.2008
07436.7

BV: Abriss und Neubau des Gebäudes Sparkasse Hilden, Mittelstr. 44

Ihr Zeichen: IV/60 Bo

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Frau Bosbach,
bekanntlich vertreten wir die rechtlichen Interessen des Herrn Manfred Kluth in Hilden als Eigentümer des Objektes Mittelstraße 42 in Hilden und damit als Nachbar des geplanten Neubaus BV: Sparkasse Hilden.

Der offengelegte Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 73 A, 5. Änderung bestärkt Herrn Kluth in seiner Ansicht, durch das geplante Bauvorhaben erheblich in seinen Rechten verletzt zu werden. Denn er vertritt die Ansicht, dass seinem Objekt Mittelstr. 42 durch den massiven Querriegel in unerträglichem Ausmaß Belichtung und Besonnung genommen würde, was sich anhand der beispielhaften Verschattungsstudien ergibt. Die Monate Oktober bis April sind überhaupt nicht bewertet worden, wahrscheinlich weil der Entzug von Belichtung und Besonnung noch auffälliger wäre.

Ferner vertritt Herr Kluth die Ansicht, dass vorliegend das Gebot der Rücksichtnahme verletzt wird, da sein Objekt durch das geplante Gebäude mit den ausgewiesenen Höhen geradezu erdrückt und ihm dadurch Licht und Luft genommen wird. Abgesehen davon scheint es, als ob die erforderlichen Abstandsflächen nicht eingehalten werden, was nicht hinnehmbar bzw. zumutbar ist.

Darüber hinaus ist ferner der Umstand offensichtlich, dass der Ellen-Wiederhold-Platz absolut unerträglich betroffen würde. Die Verschattung während der Zeit, in der Mütter mit Kindern oder sonstige Mitbürger den Platz nutzen sollen, der nach den Herrn Kluth vorliegenden Informationen aufwendig umgestaltet werden soll, ist geradezu grotesk und offensichtlich. Ein im Totalschatten liegender öffentlicher Platz ist derart unattraktiv, dass er von den Bürgern der Stadt nicht angenommen werden wird, was damit eine groteske Fehlplanung bedeuten würde. Eine Aufwertung, wie es die Städtebauliche Konzeption vorsieht, ist dies nicht.

Mit freundlichem Gruß



Dr. Jürgen Einbeck

Rechtsanwalt

Werner und Wilma Roth

Krabbenburg 29

40723 Hilden

Tel. & Fax 02103 / 2 17 27



Boverhaus

Stadt Hilden
Am Rathaus 1
40721 Hilden



Hilden, 30. April 2008

Bebauungsplan Sparkasse Hilden

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den Bebauungsplan erhebe erheben wir Einwendungen.

Der Abriss des alten Sparkassengebäudes, das wohl nur von wenigen Bürgern jemals als gelungen bezeichnet wird, bietet die einmalige Gelegenheit, einen der Haupteingänge der Fußgängerzone ansprechend neu zu gestalten.

Ein von den Hildenern akzeptiertes Konzept bietet zugleich die große Chance eines positiven Werbeeffekts für die Sparkasse.

Diese Chance wird mit den vorgelegten Plänen vertan.

Einmal mehr versucht die Sparkasse mit einer ausgefallenen Architektur aufzufallen, erneut allerdings ohne auf ihre Umgebung Rücksicht zu nehmen.

Die geschwungenen Kurven im Erdgeschoss wirken in der bislang linear gestalteten Mittelstraße wie ein Fremdkörper.

Einem Deckel gleich thront darüber ein Gebäuderiegel, der die vorgetäuschte Leichtigkeit des Erdgeschosses erdrückt.

Wie klotzig das Gebäude ist, ergibt sich leider aus den von der Stadt Hilden veröffentlichten Unterlagen nicht, ist aber auf der Homepage der Architekten zu sehen.

Werner und Wilma Roth

Krabbenburg 29

40723 Hilden

Tel. & Fax 02103 / 2 17 27

Noch mehr Fragen wirft die Umfeldgestaltung auf.

Die ganzjährige Verschattung des Ellen-Wiederhold-Platzes ist ein weiterer Beleg für die Prioritätensetzung in diesem Projekt. Leider geht es nicht darum, den Platz aufzuwerten. Er muss sich vielmehr den neuen Gegebenheiten unterordnen.

Sollte am Alten Markt zuletzt für viel Geld eine Stufe als trennendes Element entfernt werden, wird hier in einer Neuplanung ein Niveauunterschied als architektonischer Knüller präsentiert.

Als weitere Stolperfalle tritt eine offene Wasserrinne hinzu - vermutlich eine symbolische Anspielung auf die verbaute Itter.

Den neu gewonnen Mittelpunkt Itter muss sich der erholungssuchende Hildener gleich wieder mit neu gewonnenen Autoschlängen teilen, denn die Erlebnisfläche grenzt unmittelbar an die Tiefgaragenzufahrt an. Hier müssen sich - ähnlich wie heute schon an Schwanenstraße, Am Kronengarten und Am Rathaus, unmotorisierte Innenstadtbesucher mit Blechlawinen arrangieren.

Bemerkenswert ist, dass die für die Anwohner der Bismarckstraße zweitschlechteste Tiefgaragenlösung vom Verkehrsgutachter bevorzugt wird - ein weiterer Beleg dafür, dass auf die Umgebung keine Rücksicht genommen werden soll.

Wozu es einer aufwendigen Plattform bedarf, um einen Blick auf die Itter zu werfen, bleibt fraglich. Der ist auch heute schon von jeder beliebigen Itterbrücke aus möglich.

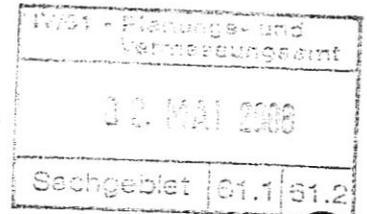
Warum mit der Roteiche eine nordamerikanische Baumart zum Leitbaum der Grüngestaltung bestimmt wird, erschließt sich nicht, zumal ihre Wurzeln Asphalt- und Plattenbeläge anheben und den Bäumen somit auch keine große Lebenserwartung beschieden sein wird.

Einzig begrüßenswert ist, dass die zurückspringende Baulinie in der Mittelstraße und der Bismarckstraße erhalten bleibt. Im Sinne einer repräsentativen Gestaltung, an der die Mehrzahl der Hildener einen Gefallen finden kann, bitten wie Sie, auf dieser Grundlage neu zu planen.

Mit freundlichen Grüßen

Werner Roth
Wilma Roth

WOLFGANG LEHMANN
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht



RA Wolfgang Lehmann
Postfach 18 02 11 • 40569 Düsseldorf

Gegen Empfangsbekanntnis
Stadt Hilden
-Planungs- u. Vermessungsamt-
Am Rathaus 1

40721 Hilden

40593 Düsseldorf
Haus-Endt-Straße 164
Benrath-Urdenbach
Telefon: (02 11) 71 43 56
Telefax: (02 11) 7 18 20 29
RA.WolfgangLehmann@t-online.de

Postbank Köln
324 187-503 (BLZ 370 100 50)
Deutsche Bank PGK AG, Düsseldorf
6552939 (BLZ 300 700 24)

Datum: 29. April 2008

**Offenlage des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 73 A,
5. Änderung (VEP Nr. 9), vom 31.03.2008 – 02.05.2008
Stellungnahme der Lehmann Grundbesitz GbR (Hilden, Bismarckstr. 23)**

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Bürgermeister,

namens und in Vollmacht der *Lehmann Grundbesitz GbR* wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Die Familiengesellschaft (Einwenderin) besteht aus den beiden Miteigentümerinnen Dr. Alexandra Lehmann und Dr. Michaela Lehmann sowie ihrem unterzeichneten Geschäftsführer, der Inhaber eines Nießbrauchs ist. Ziel und Zweck der Gesellschaft ist es, den Grundbesitz Bismarckstraße 23 in Hilden gemeinschaftlich zu halten, gewinnbringend zu verwalten und zu vermieten.

Das gemischt genutzte Grundstück (Gemarkung Hilden Flur 50 Flurstück 348), rechteckig geformt, groß ca. 355 qm, grenzt mit der schmalen Vorderfront des aufstehenden Gebäudes westlich an die Bismarckstraße. Es ist aufgeteilt in Teil- und Wohnungseigentum, d. h. im Erdgeschoß befindet sich eine Arztpraxis, im I. bis III. OG je eine Wohneinheit, diejenige im Dachgeschoß als Maisonette. In den Wohnetagen befinden sich straßenseitig Schlaf- oder sonstige Ruheräume. Küchen und Bäder sind überwiegend nach Norden ausgerichtet. Auf dieser Seite des Gebäudes ist rückwärtig – wie auf dem nördlich angrenzenden Grundstück Haus Nr. 25 - die Grenzgarage angeordnet, während an die südliche Giebelwand angebaut wurde.

Auf der Westseite der Bismarckstraße findet sich nach Süden bis zum Itterbach durchgehende Bebauung.

Mit ihrer Stellungnahme wendet sich die Einwenderin - unter Bezug auf ihr bislang mündliches Vorbringen im Termin vom 17.01.2008 (bei ISR Stadt+Raum GmbH & Co. KG; künftig: ISR) und am 22.04.2008 in Ihrem Hause – namentlich dagegen, daß der ausliegende Entwurf des Bebauungsplanes (Änderung) die verkehrliche Erschließung

des geplanten Büro- und Geschäftshauses mit zweigeschossiger Tiefgarage unterhalb für insgesamt rd. 150 Tiefgaragen-Einstellplätze über die Bismarckstraße vorsieht. Mit entsprechendem Inhalt greift ein künftiger Bebauungsplan offensichtlich schwer und unerträglich in die schützenswerten Rechte der Einwenderin bzw. ihrer Mitgesellschafter ein.

Städtebauliche Einwendungen werden außerdem vorgebracht, soweit etwaige Erweiterungsflächen des Plangebiets dem Vernehmen nach auf eine künftig mögliche Zeltplatznutzung ausgerichtet sind. Davon absehbar ausgehende Lärmbelastungen und Mehrungen des Verkehrsaufkommens auf der Bismarckstraße werden - soweit ersichtlich - von dem Plangeber nicht thematisiert und bedürfen daher vorerst keiner weiteren Stellungnahme.

Ich fordere Sie daher auf, diesen Planentwurf aufzugeben bzw. durch entsprechende Änderung sicherzustellen, daß eine durch die Erschließung des geplanten Nachbarbauvorhabens absehbare Mehrung des Verkehrs auf der Bismarckstraße unterbleibt.

Gegen den Planentwurf sprechen nicht nur die Belange der Einwenderin, sondern auch die privaten Interessen zahlreicher weiterer Grundeigentümer in der Bismarckstraße.

Die beabsichtigte Änderung des Bebauungsplans verletzt evident den obersten Leitsatz städtebaulicher Planung, das Abwägungsgebot des § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB). Danach sind bei der Aufstellung / Änderung von Bebauungsplänen die privaten und öffentlichen Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Zu den privaten Belangen, die dabei besonders zu berücksichtigen sind, zählt nach allgemeiner Meinung in hervorgehobener Weise auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 Grundgesetz (GG),

vgl. Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Söfker BauGB § 1 Rn. 207 ff.).

Nicht zuletzt auf Grund derartiger Mängel hat das Oberverwaltungsgericht NRW für Recht erkannt, daß der Bebauungsplan Nr. 236 „Altes Helmholtz“ der Stadt Hilden unwirksam ist,

vgl. Urteil vom 17. Jan. 2008 – 10 D 49/06. NE
(Textziffern 3. u. 4.).

Diese wegweisende Entscheidung mußte insbesondere dem Plangeber hinreichend bekannt gewesen sein, bevor er hier am 5. März 2008 den Offenlagebeschluß faßte.

Einen Teil von 70 Stellplätzen sieht der Plangeber nach Einholung der *Verkehrsuntersuchung* Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH vom 29.06.2007 (künftig: Dr. Brenner) als notwendig für die geplanten Nutzungen des Nachbarbauvorhabens *Hauptfiliale der Sparkasse HRV* und *Textilmarkt* an (S. 10, 41); der überwiegende Teil von zusätzlich 80 Stellplätzen soll – ohne jede angegebene oder unmittelbar erkennbare planerische Begründung - nach dem Willen der Stadt Hilden der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.

Seit unvordenklicher Zeit ist die Bismarckstraße – bei Kfz-Nutzung ohne Regelverstoß – eine Straße, angesichts ihrer „gehobenen“ Wohnqualität innerstädtisch allein noch vergleichbar mit Augusta- und Luisenstraße.

Auf der Westseite der Bismarckstraße findet sich von Haus Nr. 23 (Einwenderin) nach Süden bis zum Itterbach eine geschlossene Bebauung.

Die auf der Ostseite südlich des betroffenen Grundstücks Haus Nr. 24 bzw. des unbebauten Grundstücks Flurstück 425 aufstehenden Ein- bzw. Zweifamilienhäuser sind von der Straße / Gehweg durch gepflegte Vorgärten getrennt. Kennzeichnend ist hier außerdem offene Bauweise.

Die Verkehrszeichen für die Bismarckstraße – im beampelten Kreuzungsbereich Berliner Straße (B 228), verlaufend in Ost-/Westrichtung, nördlich der Häuser Nr. 29 und Nr. 22 (24) - ordnen nach Süden gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) an: „Sackgasse“ (Zeichen 357) mit dem Zusatz „Keine Wendemöglichkeit“, eingeschränktes Halteverbot für eine Zone (Zeichen 290), Beginn der Tempo 30-Zone (Zeichen 274.1) sowie für die Westseite etwa ab Haus Nr. 23 „Parken“ mit der Einschränkung zugunsten der mit besonderem Parkausweis versehenen Bewohner (Zeichen 314). In Höhe des nördlich angrenzenden Mehrfamilienwohnhauses Nr. 25 hat die Behörde beide Fahrbahnen mit je einem Hindernis in Form einer Bodenwelle versehen. Die Bismarckstraße ist weiter südlich durch einen teilweise eingeeengten Querschnitt geprägt, an dem Gegenverkehre aufeinander warten müssen (insoweit zutreffend Dr. Brenner, S. 4).

Das betroffene Grundstück der Einwenderin liegt im Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 76 C, der die Art der baulichen Nutzung als Allgemeines Wohngebiet (WA) festsetzt. Feststellungen ergeben allerdings, daß wohl abgesehen von einem Versicherungsbüro in Haus Nr. 17, einer Arztpraxis Haus Nr. 15 und einem Architekturbüro Haus Nr. 14 einzig und allein Wohnnutzung anzutreffen ist. Fachliche Erhebungen des Bestandes sind – aus welchen Gründen auch immer – im Planverfahren praktisch unterblieben.

Nach Dr. Brenner (S. 17) steigt die Tagesbelastung von rd. 1.500 Kfz/d im Bestand auf etwa 2.500 Kfz/d für das geplante Vorhaben. Das von der Stadt Hilden als solches behandelte Fachgutachten nimmt an (S. 4), auf Grund geringer Verkehrsbelastung träten heute keine Probleme im Verkehrsablauf auf. „Mitunter sind Falschparker zu verzeichnen, die insbesondere für kurze Erledigungen verbotswidrig – auch im Wendebereich – halten.“ (a.a.O.). Die geplante Tiefgarage entlaste die benachbarten Parkhäuser „Rathaus“ und „Nove-Mesto-Platz“ (S. 41). Im Ergebnis befürwortet Dr. Brenner von den untersuchten Varianten allein diejenige mit Ein- und Ausfahrt der geplanten Tiefgarage an der Bismarckstraße (a.a.O.).

Diese Empfehlung wird in der Ergänzung 01 vom 17.12.2007 bestätigt. Nicht anders schließt die Ergänzung 02, wonach auf Vorhalt ein Parkhaus für den Anteil von 80 öffentlichen Stellplätzen wegen Rückstaus auf der Straße „Am Rathaus“ ausscheide.

Schon der interessierte Laie wundert sich über die teils unzulängliche Datenerhebung Dr. Brenner und die damit notwendige Fehlbeurteilung des Istzustandes und des geplanten Szenarios. Es kann nur befremden, daß der zuständige Fachausschuß und ihm folgend der Plangeber die vom Projektentwickler in Auftrag gegebene *Verkehrsuntersuchung* ohne weitere Kritik der vorgestellten Planung zu Grunde legt.

Einer etwaigen Entlastung der beiden genannten Parkhäuser „Rathaus“ und „Nove-Mesto-Platz“ bedarf es nicht. Keines dieser Parkhäuser ist nennenswert ausgelastet. Das Parkhaus „Kronengarten“ mit häufig 200 freien Plätzen wird von Dr. Brenner nicht einmal in den Blick genommen.

Eine künftige Tagesbelastung von zusätzlich 1000 Kfz/d ist – zumal unter den obwaltenden Umständen - für den Altbestand der Bismarckstraße im Allgemeinen und die in ihrem Grundeigentum betroffene Einwanderin im Besonderen nicht wehrlos hinnehmbar. Es geht nicht an, den Bestand mit umfangreichen 1500 Kfz/d anzuhalten, ohne danach zu unterscheiden, wie vergleichsweise gering das Verkehrsaufkommen ohne permanente Regelverstöße ist. Verkehrssünder können nicht – nach Kenntnis der Einwanderin ungeachtet nachhaltiger Reklamation von Anliegern über Jahre, auch bei dem amtierenden Bürgermeister persönlich - zu Lasten der Anwohner eingestellt werden. Die Zunahme liegt also voraussichtlich wesentlich höher als mit 1000 Kfz/d prognostiziert. In diesem Sinne spricht alles dafür, daß ein fachliches Drittgutachten nach eigenverantwortlicher Verkehrszählung und etwa weiteren Ermittlungen im Gegensatz zu der im Planverfahren angehaltenen Prognose eine mehrfache Erhöhung des Verkehrsaufkommens feststellen wird.

Weiter unzutreffend ist beispielsweise die grundlegende Erfassung von über Stunden parkender Kfz anstelle tatsächlich ständig feststellbarer Kurzparker. Es ist auch nicht hinnehmbar, daß im Einmündungsbereich zur Berliner Straße permanent Fahrzeuge die Grundstückszufahrten der Anlieger blockieren.

Als inhaltlich zynisch wird die ebenfalls vom Projektentwickler interessengemäß eingeholte *Geräuschimmissionsprognose* TAC vom 20.08.2007 (künftig: TAC) angesehen. Die vom Plangeber als solche gewürdigte schalltechnische Untersuchung rechnet so, daß selbst für die

„ungünstigst“ gelegenen Häuser auf der Bismarckstraße“
(Hervorhebung durch den Unterzeichner),

ausdrücklich genannt wird das Einwandergrundstück **Bismarckstraße 23,**

bei der Erhöhung des Verkehrsaufkommens eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV zu verneinen sei (S. 18 f.).

Nimmt TAC erklärtermaßen Bezug auf die erwähnte *Verkehrsuntersuchung* und übernimmt die von ISR im Auftrag der Sparkasse HRV für die Stadt Hilden gefertigte Entwurfsbegründung vom 17.01.2008 (S. 8, Abschnitt 6 Immissionsschutz) vorbehaltlos, ist eine grob fehlerhafte Bauleitplanung programmiert.

Macht das zulässige Verkehrsaufkommen derzeit nur einen Bruchteil von 1500 Kfz/d aus, erhöht sich entscheidend die prognostizierte Zunahme von 1000 Kfz/d, so liegt auf der Hand, daß der einwirkende Lärm um mehr als 3 dB (A) zunimmt.

Eine Schallmessung ist offenbar zu keinem Zeitpunkt erfolgt.

Ebenso wenig fehlt es nach Kenntnis der betroffenen Anwohner an einer Abgasunter-

suchung.

Die geplante Erschließung ist entgegen der Annahme der Stadt Hilden sowohl verkehrlich als in Bezug auf Belange des Immissionsschutzes gebietsunverträglich. Der Bebauungsplanentwurf bewältigt nicht die sich aufdrängenden Konflikte, sondern kann mit der drastischen Verschärfung der Verkehrssituation einen städtebaulichen Mißstand programmieren.

Von daher ist auch eine plankonforme Baugenehmigung nachbarrechtswidrig und somit wehrfähig.

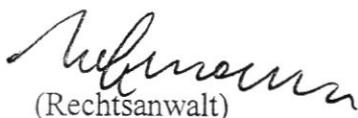
Über die von den Anwohnern im Termin 6. Dez. 2007 vorgetragenen Bedenken hat sich die Stadt Hilden, abgesehen von den eingeholten Ergänzungen TAC ohne nähere Begründung hinweggesetzt.

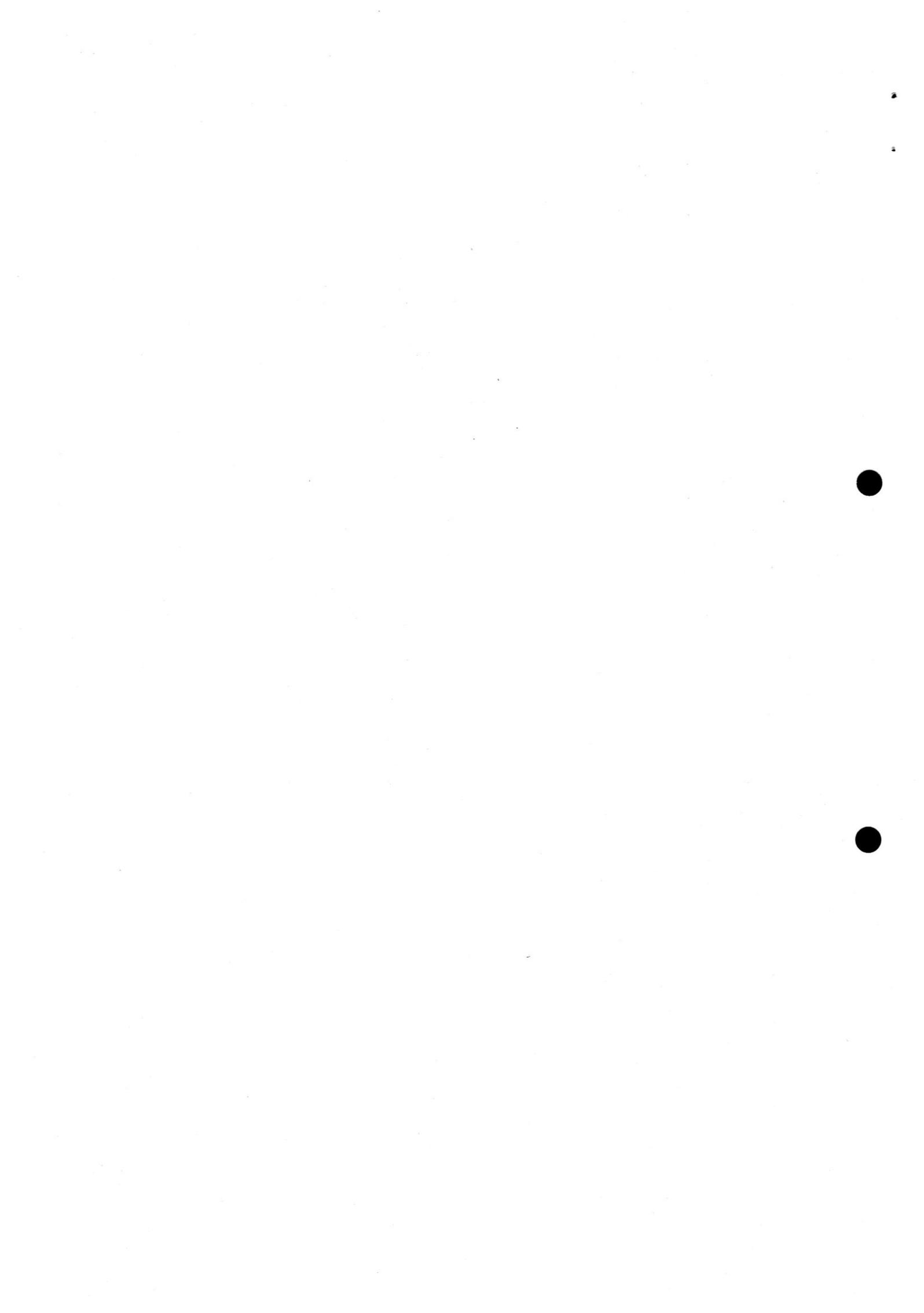
Die gebotene Abwägung ist weiter verletzt, weil die Stadt Hilden - nach mir erteilten Informationen - den Abwägungsvorgang durch vorherige vertragliche Bindungen sachwidrig verkürzt hat. Gegenstand solcher Rechtsgeschäfte sind wohl Parkplatzflächen „Am Rathaus“. Dabei handelt es sich um eine östlich parallel verlaufende Straße, die erst vor ein paar Jahren als Zufahrt zu dem bestehenden Parkhaus „Sparkasse“ hergestellt wurde.

Der Planentwurf beruht nach alledem auf einer ungenügenden Abwägung der beteiligten öffentlichen und privaten Belange. Die diesseitigen Interessen werden – ebenso wie die Interessen der Eigentümer der benachbarten schon bereits seit Jahrzehnten bebauten Wohngrundstücke – in unangemessener Weise zurückgestellt. Eine solche Planung stellt einen Verstoß gegen das baurechtliche Rücksichtnahmegebot dar.

Wenn der Plangeber seinen Willen zur Erschließung über die Bismarckstraße aufrecht erhält, ist das Planverfahren einzustellen. Andernfalls kann die Erschließung des geplanten Nachbarbauvorhabens, jedenfalls wenn das geplante Nachbarbauvorhaben abgespeckt wird, voraussichtlich über die Straße „Am Rathaus“ erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen


(Rechtsanwalt)





Fax

INFRACOR GmbH
Paul-Baumann-Straße 1
D-45772 Marl

T +49-2365-49-04
F +49-2365-49-2000

<i>Fax</i>	02129/566 209-16	<i>Abteilung/Dept.</i>	DG-IR-LO-GL-FG
<i>Firma/Company</i>	ISR Stadt + Raum Planung GmbH & Co. KG	<i>Vor/From</i>	<input type="checkbox"/> Herr Drasie <input checked="" type="checkbox"/> Frau Kelch <input type="checkbox"/> Frau Stockhofe <input type="checkbox"/> Frau Wacker
<i>Name</i>		<i>Telefon/Phone</i>	<input type="checkbox"/> 02365-494900 <input checked="" type="checkbox"/> 02365-492564 <input type="checkbox"/> 02365-494185 <input type="checkbox"/> 02365-497541
<i>Abteilung/Dept.</i>		<i>Fax</i>	02365-494177
<i>Zeichen:</i>		<i>Datum/Date</i>	27. März 2008
		<i>Seitenzahl/Pgs</i>	1

Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange bei der Aufstellung von Bauleitplänen; Öffentliche Auslegung, Beteiligung gem. § 4 Abs. 2 i. V. m. § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB); hier Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 73A 5. Änderung für den Bereich Mittelstraße / Bismarckstraße / Dr. Ellen-Wiederhold-Platz (Hauptfiliale der Sparkasse HRV in Hilden)

Sehr geehrte Damen und Herren,

an den im Betreff näher bezeichneten Stellen verlaufen keine von uns betreuten Fernleitungen.

Mit freundlichen Grüßen

INFRACOR GmbH
LO – Gas- und Flüssigkeitslogistik
Fernleitungsbetrieb

Sachbearbeiter:

Kelch
Kelch

gez. Jedziny

Infracor GmbH • Paul-Baumann-Straße 1 • D-45772 Marl
Tel. +49-2365-49-04 • Fax +49-2365-49-2000 • www.infracor.de • Ein Unternehmen von Evonik Industries
Geschäftsführung: Dr. Hartmut Mülker (Vorsitzender), Andreas Borchhoff • Vorsitzender des Aufsichtsrates: Ralf Blauth
Sitz der Gesellschaft: Marl • Handelsregister-Nr. HR B 5731 • Amtsgericht Gelsenkirchen • Degussa Bank, Frankfurt
BLZ 500 107 00, Kto. 580113, IBAN: DE55 5001 0700 0000 5801 13, SWIFT-BIC: DEGUDEFF

FG nicht betroffen

BRW**BERGISCH-RHEINISCHER WASSERVERBAND**

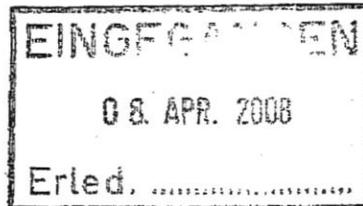
Körperschaft des öffentlichen Rechts

Der Geschäftsführer

BRW · Postfach 22 60 · 42766 Haan

ISR GmbH & Co.KG
Memeler Str. 30

42781 Haan

Gruiten
Düsseberger Straße 2
42781 HaanTelefon (02104) 69 13-0
Telefax (02104) 69 13 66
E-Mail brw@brw-haan.de
Internet www.brw-haan.de
Auskunft erteilt - Nebenstelle
Frau Kolk -235E-Mail
Marita.Kolk@brw-haan.de

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

Datum

Proj_07/10

20/27.03.2007

IT-BP-2147-2-KL

02.04.2008

Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange bei der Aufstellung von Bebauungsplänen gem. § 4 (2) BauGB; Öffentliche Auslegung gem. § 3 (2) BauGB

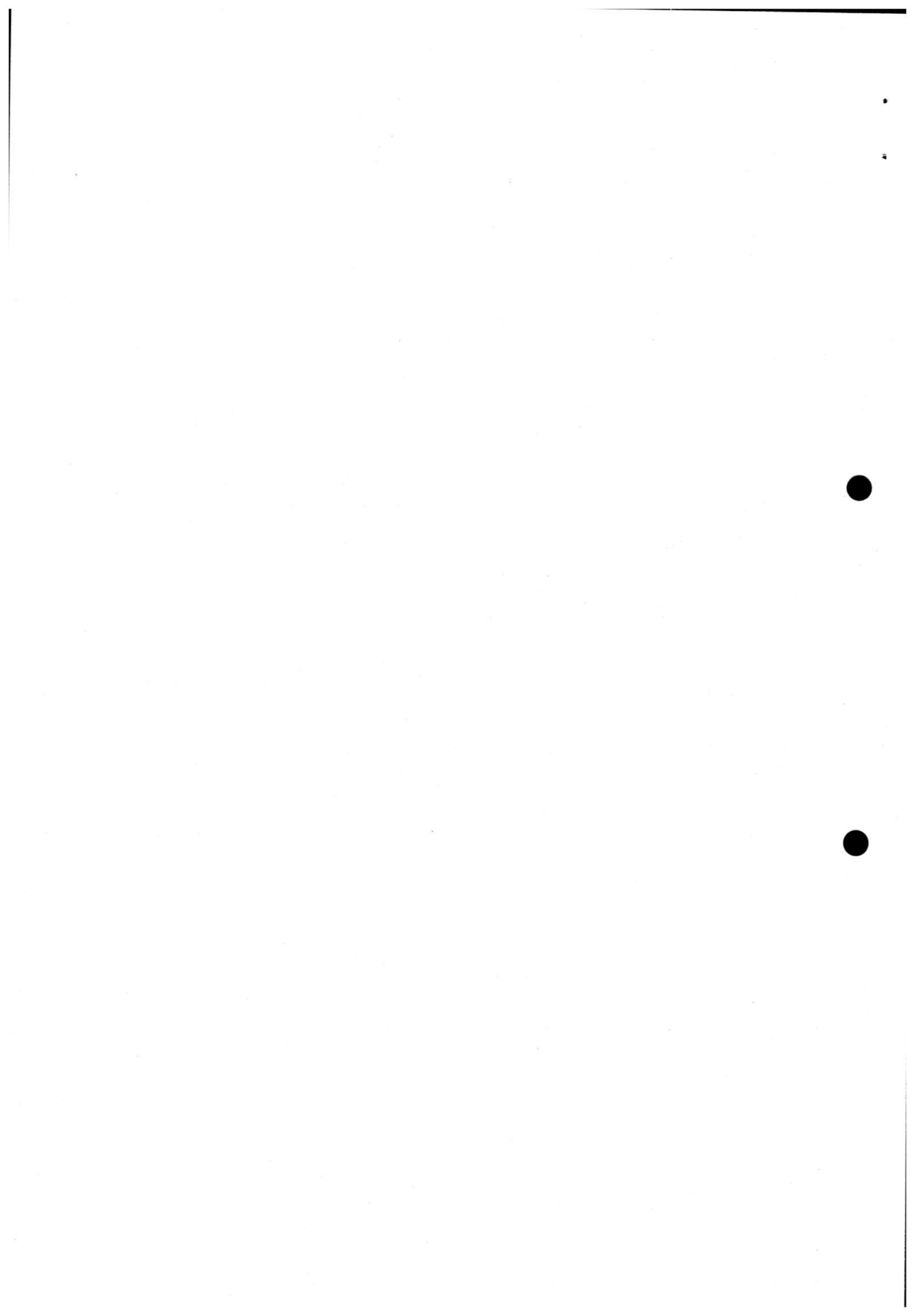
hier: Vorhabensbezogener Bebauungsplan Nr. 73 A 5. Änderung für den Bereich Mittelstraße/Bismarkstraße/Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz

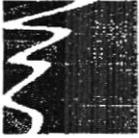
Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den o. g. Entwurf bestehen unsererseits keine Bedenken.

Mit freundlichem Gruß
i. A.

Prof. Dr.-Ing. Schittheim

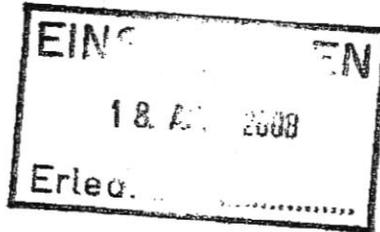




Stadtplanungsamt
Landeshauptstadt Düsseldorf

Briefpostanschrift: Stadtverwaltung Amt 61, 40200 Düsseldorf

ISR Stadt + Raum
Memeler Straße 30
42781 Haan



Landeshauptstadt
Düsseldorf
Der Oberbürgermeister

Stadtplanungsamt
Brinckmannstraße 5
40225 Düsseldorf

Kontakt
Susanne Tebbel
Zimmer
Raum 4048
Telefon
0211.89 - 96723
Telefax
0211.89 - 36723
E-Mail
susanne.tebbel@
stadt.duesseldorf.de

Datum
07.04.2008
AZ

61/2te23.re

am

Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange bei der Aufstellung von Bauleitplänen gem. § 4 Abs. 2 i. V. m. § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB);

hier: Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 73 A 5. Änderung für den Bereich Mittelstraße / Bismarckstraße / Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz (Hauptfiliale der Sparkasse HRV in Hilden)

Sehr geehrte Damen und Herren,

seitens der Stadt Düsseldorf werden keine Anregungen vorgebracht.

Rhein

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Richard Erben

Telefonzentrale
0211.89-91
www.duesseldorf.de

Sprechzeiten
Dienstag und Donnerstag
9.00 bis 13.00 Uhr

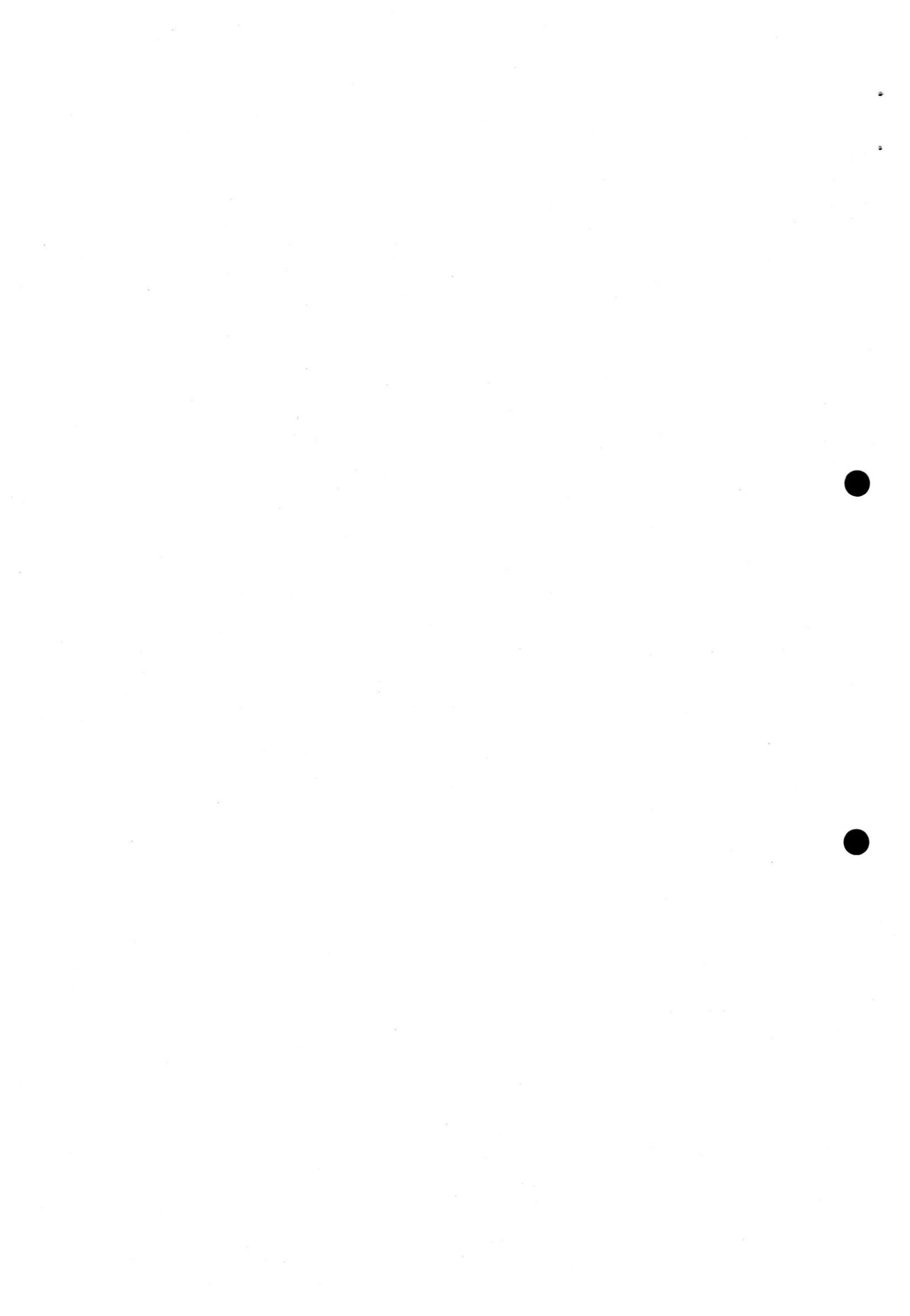
Bus
780, 782, 785
Feuerbachstraße oder
Uni-Kliniken

Bahn
701, 706, 707, 711, 716
Aufm Hennekamp

S-Bahn
S 6, S 7, D-Volksgarten
S 8, S 11, D-Bilk

Stadtparkasse Düsseldorf
10000495
BLZ 30050110

Postbank Essen
32 69-431
BLZ 36010043



Aufstellung Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 73A 5. Änderung

hier: Frühzeitige Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB)

Protokoll der Bürgeranhörung am 06.12.2007

Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei folgendem Protokoll nicht um ein Wortprotokoll sondern um ein Inhaltsprotokoll handelt.

Der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Hilden hat am 02.05.2007 den Beschluss zur Aufstellung des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 73 A, 5. Änderung, gefasst.

Das Plangebiet liegt inmitten der Hildener Innenstadt und ist derzeit mit einem Bankgebäude der Sparkasse Hilden Ratingen Velbert aus den 1970 Jahren bebaut. Das Gebiet wird begrenzt nach Norden durch das nördliche Ufer der Itter, nach Osten durch den Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz, nach Süden durch die Mittelstraße und nach Westen durch die Bismarckstraße.

Die Öffentlichkeit wurde gem. § 3 Abs. 1 BauGB im Rahmen einer Bürgeranhörung am 06.12.2007 an dem Verfahren beteiligt.

Die im Rat vertretenen Parteien erhielten schriftliche Einladungen. In der Umgebung des Plangebietes wurden Handzettel verteilt. Des weiteren wurde im redaktionellen Teil der lokalen Presse auf den Termin hingewiesen.

Zu dem Termin waren erschienen

1. Bürgerinnen und Bürger gemäß anliegender Liste
2. als Vertreter der Verwaltung: Herr Groll (im Plenum Hr. Rech, Hr. Thiele, Hr. Stuhlträger)
3. als Vertreter des mit der Erarbeitung des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans beauftragten Stadtplanungsbüros (ISR Stadt + Raum, Haan): Herr Füge und Herr Rasch
4. Herr Schaffranek als Vertreter des Architekturbüros Triade, Düsseldorf
5. Herr Küßner als Vertreter der Ingenieurgesellschaft Dr. Brenner, Köln

Herr **Groll** eröffnet die Sitzung um 18.00 Uhr und begrüßt die Stadtplaner Herr Füge und Herr Rasch, den planenden Architekten Herrn Schaffranek und Herrn Küßner als Verkehrsgutachter der Ingenieurgesellschaft Dr. Brenner.

Die Anwesenden werden über den Ablauf des frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahrens (Bürgeranhörung) informiert sowie darüber, dass die gestellten Fragen, die Antworten darauf und die Anregungen protokolliert werden. Damit soll sichergestellt werden, dass das von den Bürgerinnen und Bürgern Vorgebrachte nicht verloren geht und in dem weiteren Planungsprozess Berücksichtigung findet. Somit ist das Bebauungsplanverfahren mit dem heutigen Abend nicht beendet, sondern geht mit der Offenlage in die zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Herr **Füge** stellt sich als Stadtplaner vor und teilt mit, dass das Büro ISR Stadt + Raum das Projekt begleiten und im Auftrag der Sparkasse Hilden Ratingen Velbert das Planaufstellungsverfahren bearbeitet.

Herr **Rasch** stellt das Plangebiet in der Hildener Innenstadt und den Bebauungsplanentwurf vor. Die planerischen Rahmenbedingungen zeigen das Gebiet als zentrale Innenstadtlage und lagebedingte Nutzung im Umfeld (Fußgängerzone, Rathaus, Tiefgarage etc.). Ziel und Zweck der baulichen Planung ist es, eine für den zentralen Standort in der Innenstadt angemessene bauliche Nutzung mit einem Büro-, Bank- und Geschäftshaus herbeizuführen. Das Konzept sieht die Errichtung eines geschwungenen zwei- bis viergeschossigen Gebäudes mit großflächigem Einzelhandel und Sparkassenutzung vor. Durch die Schaffung zusätzlicher zentral gelegener Einzelhandelsflächen soll die Attraktivität des Zentrums und Versorgungsfunktion der Hildener Innenstadt weiter ge-

stärkt werden.

Herr **Schaffranek** stellt das Entwurfskonzept für das neue Sparkassenzentrum vor. Es soll ein dynamisches, offenes und transparentes Gebäude vergrößert. Gleichzeitig rückt der neue Baukörper näher an die Mittelstraße bzw. Bismarckstraße heran. Die Planung sieht vor, die Fußgängerzone zukünftig auch über den Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz nach Norden bis an die Itter hin fortzusetzen. Die Itter soll somit auch in die Stadt und in das planerische Konzept einbezogen werden. Für die Gestaltung der Außenbereiche sieht die Planung vor, die Uferbereiche der Itter mit Skulpturen zu gestalten. Der Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz wird durch die Erweiterung der Raumsituation auch zukünftig genügend Platz für Veranstaltungen bieten.

Anschließend wird um Rückfragen und Stellungnahmen der Anwesenden gebeten.

Die Bürgerinnen und Bürger stellten folgende Fragen bzw. gaben folgende Anregungen zur Planung:

- *Wird der Böschungsbereich der Itter in die Ausweisung einer öffentlichen Grünfläche einbezogen?*

Herr **Rasch** bestätigt, dass die Böschungen innerhalb der Bachparzelle im Bebauungsplan als öffentliche Grünflächen festgesetzt werden.

- *Welche Nutzfläche und welches Bauvolumen soll geschaffen werden?*

Herr **Schaffranek** teilt dazu mit, dass die Nutzfläche Sparkasse zukünftig rund 3.800 qm und die Einzelhandelsverkaufsfläche zukünftig rund 4.000 qm betragen wird. Die Höhe des geplanten Gebäudes beträgt im zweigeschossigen Bereich rund 10 m und für die auf dem Gebäude ruhenden Riegel mit weiteren zwei Geschossen insgesamt rund 20 m über Straßenniveau.

- *Welche Geschossflächenzahl ist geplant?*

Herr **Rasch** erläutert, dass die zulässige Geschossflächenzahl nach rechtskräftigem Bebauungsplan 2,4 beträgt. Im gegenwärtigen Entwurf des Bebauungsplans wird die Geschossflächenzahl nicht explizit festgesetzt und orientiert sich demnach an der Höchstgrenze gem. § 16 Abs. 1 Baunutzungsverordnung.

- *Was passiert mit dem bestehenden Tiefgaragenzugang auf dem Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz?*

Herr **Schaffranek** erklärt, dass das "Tiefgaragenhäuschen" zukünftig entfallen soll. Die bestehende Rathaustiefgarage wird durch einen Gang an das Treppenhaus der geplanten Sparkasse angebunden. Auch die neue Tiefgarage unter dem Sparkassengebäude wird öffentlich nutzbar und in das Verkehrssystem der umliegenden Straßen eingebunden.

- *Wird es Einschränkungen für die Befahrbarkeit der Fußgängerzone für Behinderte vor das Gebäude Bismarckstraße Nr. 1a geben?*

Herr **Füge** erläutert hierzu, dass Einschränkungen der Befahrbarkeit nicht geplant sind. Sofern dieses bereits zulässig ist, kann auch in Zukunft in gleicher Weise angefahren werden.

- *Ist der Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz für Fahrzeuge bei Veranstaltungen nutz- und befahrbar?*

Herr **Füge** teilt dazu mit, dass Fahrzeuge wie z.B. 7,5 Tonnenlastkraftwagen von Norden und von der Mittelstraße aus den Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz andienen können. Die Nutzbarkeit wird durch die vergrößerte Platzsituation verbessert.

- *Wie ist die Zufahrt und die Anlieferung für das neue Gebäude geplant?*

Herr **Füge** erklärt dazu, dass die Anlieferung und die Zufahrt über die geplante Tiefgarage erfolgen wird. Die Planung sieht vor die Tiefgarage von der Bismarckstraße aus anzudienen. Die Zufahrt ist im nordwesten des ge-

planten Gebäudes vorgesehen.

- *Es wird angemerkt, dass bereits heute die Bismarckstraße erheblichen verkehrlichen Belastungen ausgesetzt ist. Durch die Anbindung einer zusätzlichen Tiefgarage an die Bismarckstraße wird sich das Verkehrsaufkommen in erheblichem Umfang erhöhen. Hieraus ergeben sich für die Anwohner zusätzliche verkehrsbedingte Lärm- und Luftschadstoffbelastungen.*

Herr **Küßner** vom Verkehrsplanungsbüro Dr. Brenner teilt mit, dass im Zuge der Planung verschiedene Varianten und Szenarien für die Zu- und Ausfahrt der geplanten Tiefgarage untersucht wurden. Die verkehrliche Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass eine Trennung der Tiefgaragen und eine Ein- und Ausfahrt der geplanten Tiefgarage über die Bismarckstraße die verkehrsplanerisch günstigste Variante darstellt. Um jedoch im Knotenpunktbereich mit der Berliner Straße Rückstauereignisse zu minimieren, sind Veränderungen im Signalprogramm der Lichtsignalanlage erforderlich. In Bezug auf eine Erhöhung des Lärms und von Luftschadstoffen teilt Herr Küßner mit, dass diese Anregungen in das Protokoll mit aufgenommen und im weiteren Verfahren behandelt werden.

- *Das neue Gebäude ragt in die Mittelstraße hinein und verengt dadurch die Straßenräume.*

Herr **Schaffranek** erläutert hierzu, dass das Gebäude insgesamt in die Straßenräume (Mittelstraße bzw. Bismarckstraße) hineingezogen wird, um den Innenstadtraum an diesem Standort klarer einzufassen. Gleichzeitig wird im Bereich des Dr.-Ellen-Wiederhold-Platzes eine Aufweitung der Raumsituation vorgesehen. Durch eine Aufweitung des Platzraumes wird eine Steigerung der Aufenthaltsqualität angestrebt.

- *Es werden rd. 100 stabile Fahrradständer im Zugangsbereich zur Innenstadt gefordert.*

Herr **Füge** erläutert, dass der Standort für die Fahrradständer noch genau festgelegt wird. Die Anzahl von rd. 100 gut erreichbaren Fahrradstellplätzen wird in das Protokoll aufgenommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.

- *Es wird angeregt, im Zuge des Planverfahrens den Klimaschutz zu berücksichtigen. Auch vor dem Hintergrund des Klimaschutzes wird angeregt, das Auto nicht primär als Einkaufsvehikel zu gebrauchen. Es wird darauf hingewiesen, dass in den umliegenden Parkhäusern der Innenstadt auch in den Spitzenzeiten noch Parkflächen frei verfügbar sind. Es wird angeregt, auf Stellplätze beziehungsweise auf die Tiefgarage insgesamt zu verzichten. Für das Gebäude wird eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes und eine positive Bilanz angeregt.*

Herr **Füge** erklärt hierzu, dass die Planung die Schaffung zusätzlicher öffentlicher Parkmöglichkeiten in einer Tiefgarage im Innenstadtbereich vorsieht. Die Anregungen werden in Bezug auf Stellplätze bzw. Tiefgarage und die Ausnutzung des vorhandenen Parkraum im Innenstadtbereich in das Protokoll aufgenommen. Ein gänzlicher Verzicht auf eine Tiefgarage erscheint vor dem Hintergrund des nach Landrecht erforderlichen Stellplatznachweises nicht möglich. Im weiteren Verfahren wird die erforderliche Anzahl an Stellplätzen geprüft.

Herr **Schaffranek** erläutert, dass für das geplante Gebäude der Einsatz alternativer Energieträger und konkrete Energieeinsparungsmaßnahmen derzeit noch geprüft werden.

- *Welchen Schattenwurf beziehungsweise Spiegelungen der Glasfassade werden durch die Planung ausgelöst?*

Herr **Schaffranek** teilt hierzu mit, dass die Verschattung und der Sonnenstand zu den jeweiligen Jahreszeiten durch das Architekturbüro derzeit geprüft werden. Es wird erklärt, dass die Verschattung auf dem Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz nach derzeitigem Planungsstand ca. gegen 16.00 Uhr im Sommer zu erwarten ist.

Herr **Schaffranek** erläutert ferner, dass die Fassade des Sparkassengebäudes mit Glaselementen gestaltet wird. Moderne Glaselemente können mit entspiegelten Gläsern konstruiert werden. Außerdem ist auch zu erwarten, dass sich eine Glasfassade nach außen nicht in dem Maße aufheizt, wie beispielsweise eine dunkle Massivfassade. Weitere Fragen zur Energieeffizienz des Gebäudes und die Verwendung regenerativer Energien können erst im Zuge der weiteren Planung beantwortet werden.

- *Wann und wie wird der Abriss der Sparkasse durchgeführt? Befinden sich Asbestbelastungen im alten Sparkassengebäude? Seitens der Anwohner an der Bismarckstraße werden Belästigungen durch Lärm, Schmutz und Staub befürchtet.*

Herr **Füge** erklärt, dass der Abriss des Sparkassengebäudes für nächstes Jahr geplant ist.

Herr **Schaffranek** führt weiter aus, dass derzeit noch kein Abriß- bzw. Entsorgungskonzept feststeht, aus dem hervorgeht, wie viele LKW-Fahrten für den Abriss benötigt werden. Zum gegenwärtigen Planungsstand sind daher noch keine näheren Details zum Abriss und den damit verbundenen Verkehren bekannt.

In Bezug auf die Asbestbelastung des Sparkassengebäudes erläutert Herr **Füge**, dass der Abriss und die Entsorgung des alten Sparkassengebäudes auf Grundlage der geltenden Richtlinien erfolgt. Es ist stets sichergestellt, dass keine Belastungen durch Asbest für die Anwohner durch den Abriss und die Entsorgung entstehen werden.

- *Wo sollen die Abgasvorrichtungen des Gebäudes und der Tiefgarage angeordnet werden?*

Herr **Schaffranek** teilt hierzu mit, dass das technische Konzept zur Zeit eine Anordnung nach Norden in Richtung Itter vorsieht.

- *Wo soll die Klimaanlage angeordnet werden?*

Herr **Schaffranek** erklärt hierzu, dass die Gebäudetechnik im Untergeschoss untergebracht wird.

- *Die Bismarckstraße ist durch den Autoverkehr stark belastet. Hieraus ergibt sich eine Minderung der Lebensqualität für die anliegenden Häuser und Grundstücke. Es werden von langen Wartezeiten und Rückstauereignissen am Knotenpunkt Bismarckstraße / Berliner Straße berichtet.*

Herr **Küßner** erläutert, dass die Lichtsignalanlage in dem Knotenpunktbereich bislang nur kurze Intervalle für die Freigabe der Bismarckstraße vorsieht. Durch eine Veränderung des Programms an der Lichtsignalanlage kann eine deutliche Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht werden. Gleichzeitig muss die Bismarckstraße durch die Planung zukünftig mehr Verkehr aufnehmen. Die Hinweise auf die starke verkehrliche Vorbelastung und die Minderung der Lebensqualität für die Anwohner wird in das Protokoll aufgenommen.

- *Es wird nach konkreten Verkehrszahlen / Belastungszahlen gefragt.*

Herr **Küßner** erläutert hierzu, dass in der Verkehrsuntersuchung Zählungen stattgefunden haben. Hierbei wurden wochentags in der Spitzenstunde auf der Bismarckstraße 80 Fahrzeugbewegungen und samstags in der Spitzenstunde 120 Fahrzeugbewegungen festgestellt. Durch die Planung von rund 150 zusätzlichen Stellplätzen werden rund 70 Stellplätze der Versorgung der geplanten Nutzung und 80 für die Öffentlichkeit angesetzt. Durch die Anzahl der geplanten Stellplätze ergibt sich in den Spitzenstunden sowie wochentags und an Wochenenden eine zusätzliche durchschnittliche Verkehrsmengenerhöhung von rund 100 Fahrten in der Spitzenstunde. Durch die Anbindung einer Tiefgarage mit rd. 150 Stellplätzen für die geplanten Nutzung ergibt sich somit für die Bismarckstraße eine deutliche Erhöhung der Verkehrsmengen.

- *Es wird angeregt auf eine öffentliche Tiefgarage und ein zusätzliches öffentliches Parkraumangebot unter dem geplanten Neubau zu verzichten. Stattdessen wird vorgeschlagen nach geeigneteren Alternativen wie z.B. im Bereich der Straße am Rathaus zu suchen und diese zu prüfen.*

Herr **Füge** erklärt hierzu, dass die Anregungen geprüft werden.

- *Wurden die zusätzlichen Verkehre, die durch die Planung im Bereich Reichshof erzeugt werden, berücksichtigt?*

Herr **Füge** erläutert, dass eine weitere Variante in der Verkehrsuntersuchung geprüft wird, die diese zusätzlichen Verkehre berücksichtigt.

- *Es wird darauf hingewiesen, dass einige Fahrzeuge, die in die Bismarckstraße einbiegen, nur Wende- manöver durchführen.*

Herr **Füge** erklärt hierzu, dass diese Anregung zu Protokoll genommen wird.

- *Es werden Einsichten in die Bauunterlagen verlangt, wie z.B. in den amtlichen Lageplan mit Abstands- flächen, Grundrisse, Schallschutznachweis, Brandschutzkonzept, Lüftungsplan etc.*

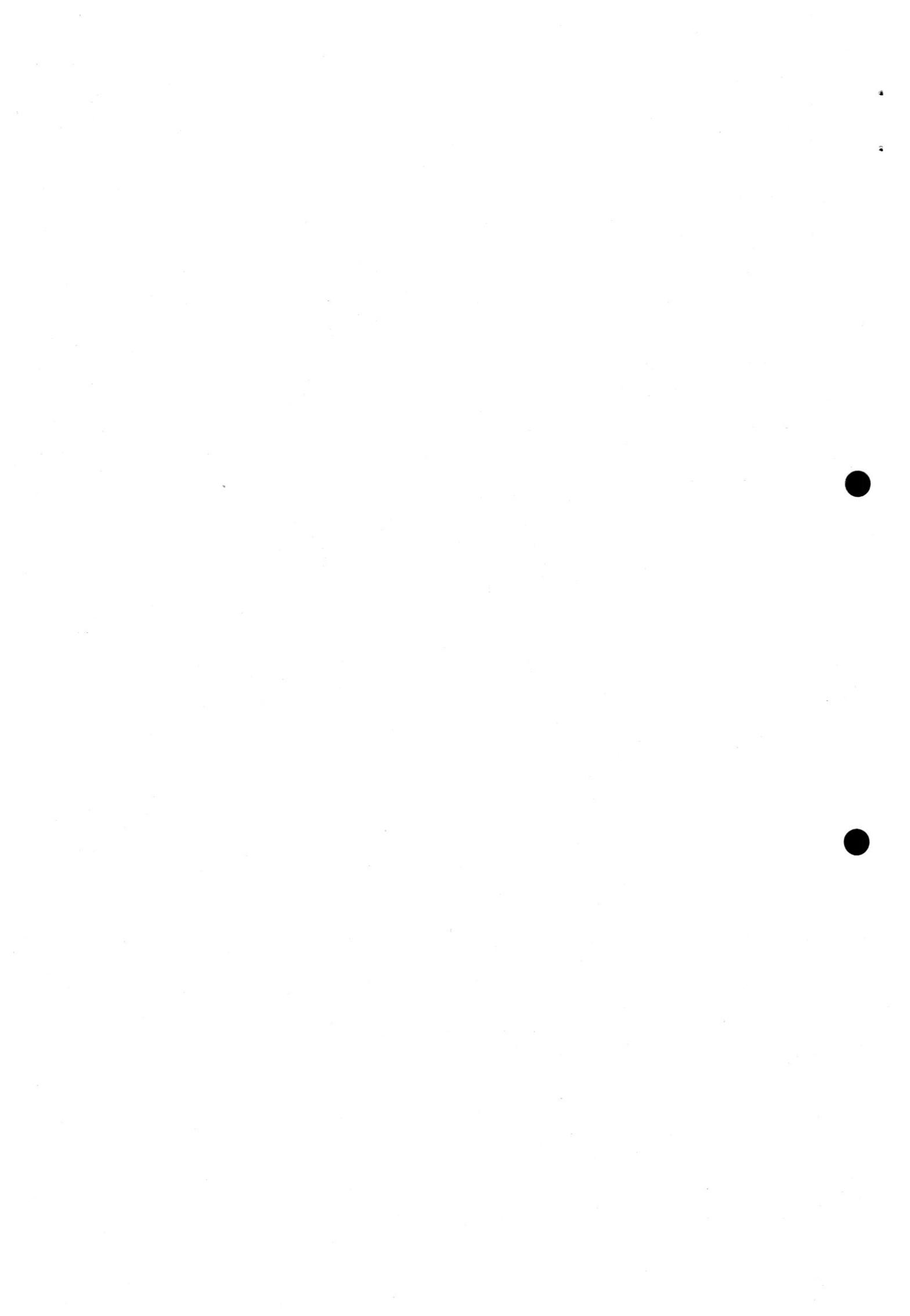
Herr **Rech** (Baudezernent der Stadt Hilden) teilt hierzu mit, dass eine Einsicht in die Bauakte möglich ist.

Nach Ende der Diskussion erklärt Herr **Füge**, das die Verwendbarkeit der vorgebrachten Anregungen bei der weiteren Planung geprüft wird und das Protokoll in ca. 2-3 Wochen im Planungs- und Vermessungsamt der Stadt Hilden beziehungsweise beim Planungsbüro ISR Stadt + Raum zur Verfügung steht.

Es wird ferner auf das umfangreiche Informationsangebot auf der Internetseite der Stadt Hilden (www.hilden.de) hingewiesen, wo alle relevanten Planungsunterlagen und Auszüge aus den Fachgutachten der Öffentlichkeit zu- gänglich sind.

Auf eine Behandlung der Angelegenheit in einer öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses und des Stadtrates wurde durch Herrn **Füge** noch einmal ausdrücklich hingewiesen.

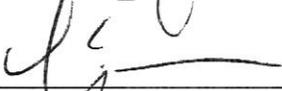
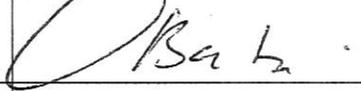
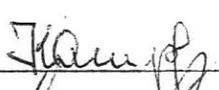
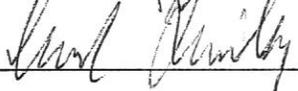
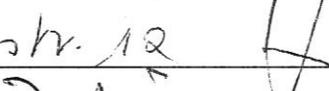
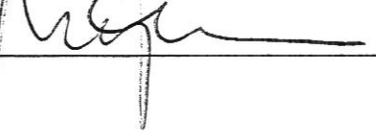
Herr **Füge** und Herr **Groll** danken allen Beteiligten für ihr Interesse und engagierte Diskussion und schließen die Veranstaltung um 19.40 Uhr.



Hilden, den 06.12.2007

BÜRGERANHÖRUNG (gemäß § 3 BauGB)

zum Bebauungsplan Nr. 73 A, 5. Änderung (VEP Nr. 9) für den Bereich Mittelstraße/ Bismarckstraße/ Itter/ Ellen-Wiederhold-Platz

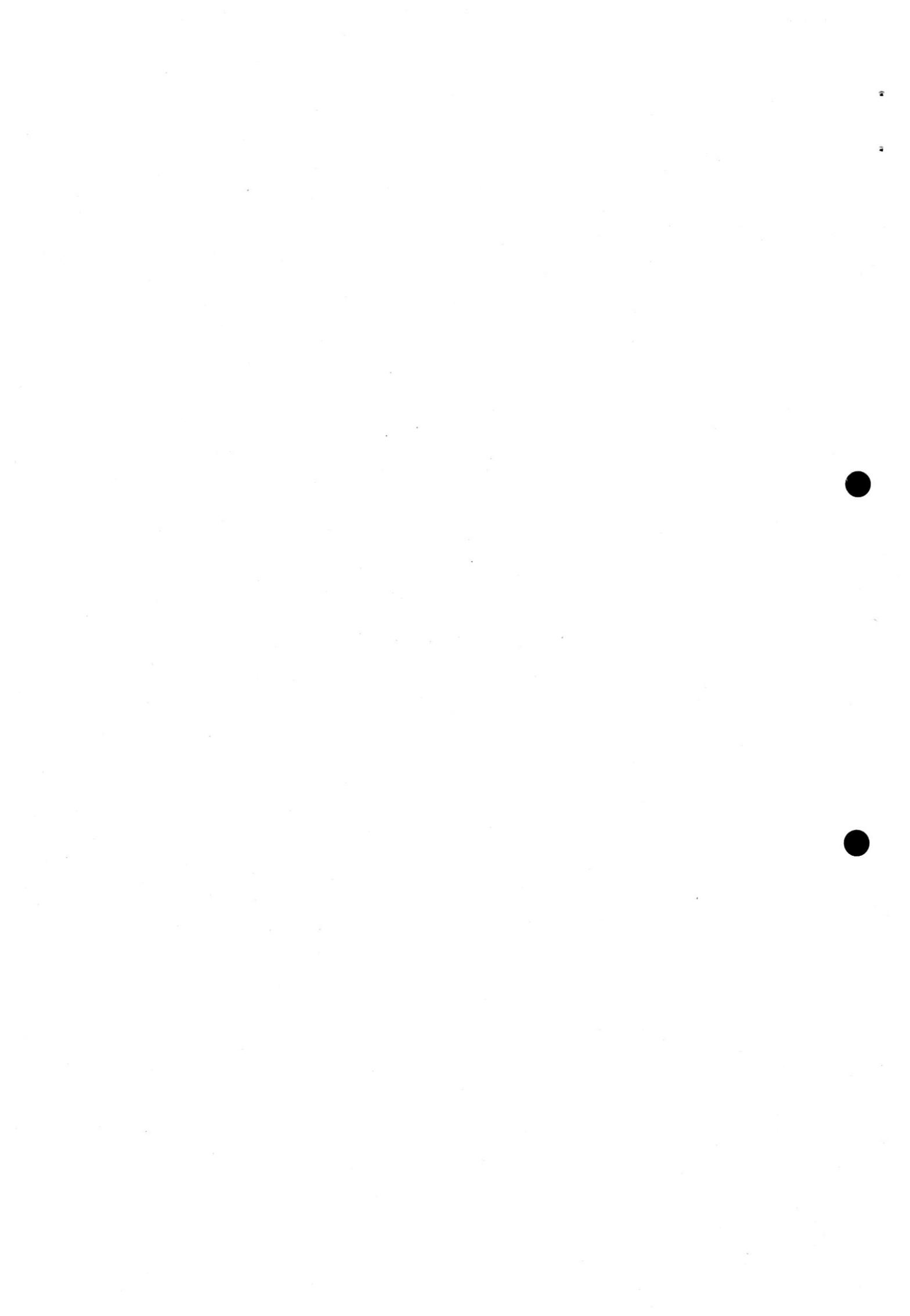
Name und Anschrift	Unterschrift
Siepmann, Bismarckstr. 14	
Dr. Schnatenberg, Mittelstr.	
Bergner, Bismarckstr. 16	
Bellmann	
K. BATH	
W. Kesting, Bismarckstr. 18	
Pohlmann, Günter A. Sportplatz ^(MUN)	
Staudisch, Georg	
M. Waser, Gelnert Bismarckstr.	
Elisabeth Schumberg, Bismarckstr. 24	
Kraupf Gisela	
C. Lesenberg, Bismarckstr. 26	
Springenker, Eil Bismarckstr. 12	
Nichaus, Jürgen, Bismarckstr. 25 40721 Hilden	
Kluth, Thelone, Heidestr. 83 40721 Hilde	
Brigitte Wiedertilia	
Arpmann	

Hilden, den 06.12.2007

BÜRGERANHÖRUNG (gemäß § 3 BauGB)

zum Bebauungsplan Nr. 73 A, 5. Änderung (VEP Nr. 9) für den
Bereich Mittelstraße/ Bismarckstraße/ Itter/ Ellen-Wiederhold-Platz

Name und Anschrift	Unterschrift
Helga Schmidt Kernauer Str. 39	H. Schmidt
V. Hillebrand, Stadtmarketing	V. Hillebrand
Wojner Warrington-Platz 24	Wojner
Kammerer, Paulsanstr. DS-Bereich	Kammerer
K. Pfeiffer Kant-Kappel 14	K. Pfeiffer
RM W. Krall, Beuathustr. 62, Hilden	W. Krall
RM Hallenborn Lotte Hoffeldstr. 41 H.ild	Hallenborn
Kleemann Frige	Kleemann
DONNER DIETER	Donner
X H. H. Herikun SIERA	Herikun
Savinsky	Savinsky
Tiefenthal	Tiefenthal
RM SPELTER, CDU	Spelter
Reier, Ralf Peter	Reier
RM Bommers	Bommers
Cremen Kyong Soon	Cremen
Cremen Ralf Peter	Cremen



Durchführungsvertrag

**zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 73A (VEP Nr. 9)
5.Änderung, für den Bereich Mittelstraße/Bismarckstraße/Itter/Dr.-
Ellen-Wiederhold-Platz (Hauptfiliale der Sparkasse HRV)**

zwischen

der Stadt Hilden,
vertreten durch den Bürgermeister
Am Rathaus 1, 40721 Hilden

nachfolgend „Stadt“ genannt

und

der Sparkasse Hilden-Ratingen-Velbert
vertreten durch
Herrn Sparkassendirektor Jörg Buschmann und
Herrn Sparkassendirektor Josef Stopfer
Friedrichstraße 181, 42551 Velbert

nachfolgend „Vertragspartnerin“ genannt.

Präambel

Das Plangebiet liegt im Zentrum der Hildener Innenstadt direkt an der Fußgängerzone Mittelstraße im Eckbereich der Bismarckstraße; es wird begrenzt von der Westseite der Bismarckstraße im Westen, dem Verlauf der Itter im Norden, den östlichen Grenzen der Flurstücke 1022 und 1077 (in Flur 49 der Gemarkung Hilden) im Osten und durch die Mittelstraße im Süden.

Mit den vorhabenbezogenen Änderungen soll erreicht werden, einen Neubau auf dem heutigen Grundstück der Hauptfiliale Hilden der Sparkasse Hilden-Ratingen-Velbert sowohl von seinen Nutzungen her, als auch hinsichtlich seiner Gestaltung in das Umfeld der Hildener Innenstadt städtebaulich einzufügen.

Teil I

Allgemeines

§ 1

Gegenstand und Geltungsbereich des Vertrages

- (1) Gegenstand des Vertrages sind das Vorhaben
- Bank- und Geschäftshaus
 - Öffentliche Tiefgarage
 - Außenanlagen im Vertragsgebiet (inklusive Dr. Ellen – Wiederhold – Platz)
 - Ausbau LZA Bismarckstr / Berliner Straße
 - Einbindung der Tiefgarage in das Parkleitsystem (Wechselwegweiser)
 - Fahrradabstellanlage und öffentliche Beleuchtung Bismarckstraße außerhalb des Vertragsgebietes (gemäß Anlage 4)
- (2) Das Vertragsgebiet umfasst den im Lageplan (Anlage 1) dargestellten Grundbesitz.
- (3) Die Außenanlagen im Sinne dieses Vertrages umfassen die Verkehrs-, Wege- und Grünflächen, öffentliche Entwässerung, Wasser- und Stromversorgung auf öffentlichen Flächen; Stadtmobiliar; Beleuchtung

§ 2

Bestandteile des Vertrages

Bestandteile des Vertrages sind:

- a) der Lageplan mit den Grenzen des Vertragsgebiets (Anlage 1),
- b) der Vorhaben- und Erschließungsplan, Bebauungsplan Nr. 73A 5. Änd.(Anlage 2)
- c) die Beschreibung des Bauvorhabens (Anlage 3)
- d) der Vorentwurfsplan für die Außenanlagen mit Baubeschreibung (Anlage 4)
- e) Pläne/Schnitte des Zuganges Dr.- Ellen – Wiederhold -Platz zur öffentl. Tiefgarage (Anlage 5)
- f) Konzept der Signalsteuerung mit allen erforderlichen Signalplanungsunterlagen (Anlage 6) bis spätestens 31.12.2008.
- g) vollständige Kostenschätzung (inkl. Abbruch und Freiräumung des Dr. - Ellen Wiederhold Platzes (Anlage 7)

- h) Plan Zuordnung der Baukosten Außenanlagen Sparkasse gem. § 9(2) dieses Vertrages (Anlage 8).

Teil II Vorhaben

§ 3 Beschreibung des Vorhabens

- (1) Das Vorhaben umfasst den Neubau eines Büro- und Geschäftsgebäudes auf dem heutigen Grundstück der Hauptfiliale Hilden der Sparkasse Hilden-Ratingen-Velbert.
In dem zu errichtenden Gebäude überwiegt die Handelsnutzung gegenüber der Büronutzung (Bankgewerbe) flächenmäßig deutlich.
Mit dem Vorhaben gehen auch Umgestaltungen der Außenanlagen einher. Genauere Angaben sind der Beschreibung des Bauvorhabens (Anlage 3) und der Baubeschreibung zur Ausbauplanung für Außenanlagen (Anlage 4) zu entnehmen.
- (2) Durch das in Absatz 1 genannte Vorhaben wird außerhalb des Plangebietes die Umstellung und Ertüchtigung der Signalsteuerung für den Knotenpunkt Berliner Straße/Bismarckstraße erforderlich.

§ 4 Durchführungsverpflichtung

- (1) Die Vertragspartnerin verpflichtet sich zur Durchführung des Vorhabens nach den Regelungen dieses Vertrages und nach den Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 73A, 5. Änderung.
- (2) Die Vertragspartnerin verpflichtet sich, spätestens drei Monate nach Inkrafttreten der Satzung über den vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 73A, 5. Änderung, vollständige und genehmigungsfähige Bauanträge für das Vorhaben einzureichen.
Der Baubeginn ist dem Bauverwaltungs- und Bauaufsichtsamt mindestens 14 Werktagen vorher schriftlich anzuzeigen.
Die Vertragspartnerin verpflichtet sich das gesamte Vorhaben bis zum 30.06.2011 fertig zu stellen.
Die Entwurfsplanung inklusive Kostenberechnung für die Außenanlagen ist zeitgleich mit den Bauanträgen/Freistellungsanträgen dem Tiefbau- und Grünflächenamt zur Genehmigung vorzulegen.
Die Ausführungsplanung sowie die Leistungsverzeichnisse sind 4 Wochen vor der Ausschreibung der Stadt zur Genehmigung vorzulegen. Bei späteren Planungs- und Ausführungsänderungen hat dies unverzüglich zu erfolgen.

Die durch die Stadt vorgenommenen Änderungs- und Ergänzungsforderungen sind im Rahmen der technischen und gestalterischen Vorgaben des Vorentwurfes zu beachten.

- (3) Die Stadt stellt ihre Grundstücke zur Durchführung des Vorhabens in den Außenanlagen zur Verfügung.
- (4) Die erforderlichen Bodenordnungsmaßnahmen einschließlich grundstücksrechtlicher Regelungen werden durch das Umlegungsverfahren geregelt.
Die Schlußvermessung erfolgt durch den Vorhabenträger.
- (5) Der Vertragspartnerin ist bewusst, dass die Herstellung der Außenanlagen, unabhängig ob privat oder öffentlich, den gleichen Standards hinsichtlich Materialqualität und technischen Regeln unterliegen (laut Planung).

Ihr ist ferner bekannt, dass auf städtischer Seite die letzte Entscheidung (Materialbemusterung) in diesen Fragen dem Stadtentwicklungsausschuss vorbehalten ist.

Sie verpflichtet sich, die dort getroffenen Festlegungen zu beachten.

- (6) Die Vertragspartnerin verpflichtet sich das Konzept für die Signalsteuerung mit allen erforderlichen Signalplanungsunterlagen (Anlage 6) bis spätestens 31.12.2008 vorzulegen. Die Ausführung erfolgt 2010.

§ 5

Weitere Anforderungen an das Vorhaben

Bei der Realisierung des Vorhabens sind weitere Anforderungen zu erfüllen, wie sie in den zeichnerischen und textlichen Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 73A, 5. Änderung und der Begründung zu diesem Bebauungsplan festgehalten sind.

Hierfür gilt ebenfalls die Frist gemäß § 4 Abs. 2 Satz 3 dieses Vertrages (30.06.2011).

§ 6

Vorbereitungsmaßnahmen

- (1) Die Vertragspartnerin wird alle für die Erschließung und Bebauung der Grundstücke erforderlichen Vorbereitungs- und Ordnungsmaßnahmen durchführen.

Dazu gehören:

- a) Schließung der derzeitigen Öffnung in der Brandschutzwand zur Tiefgarage Rathaus
- b) der Abbruch des überplanten Gebäudebestandes und der Außenanlagen,

- c) die Parzellierung des Grundbesitzes spätestens ein Jahr nach Herstellung und Abnahme aller Außenanlagen,
 - d) die Sicherung und Einzäunung (Bauzaun) der jeweils durch Baumaßnahmen betroffenen Flächen (innerhalb und außerhalb des Vertragsgebietes),
 - e) ein selbständiges Beweisverfahren gemäß §§ 485 ff. ZPO (früher: „Be-weissicherungsverfahren“) für die umliegenden baulichen Anlagen sowie Außenanlagen inklusive Kanalisation zur Vorbeugung von Schadenersatzstreitigkeiten im Zuge der Umsetzung der Planung.
Hieran sind insbesondere Vertreter der Stadt zur Dokumentation des Zustands der städtischen Außenanlagen zu beteiligen.
Diese ist der Stadt vier Wochen vor Baubeginn vorzulegen.
- (2) Die Vertragspartnerin wird darauf hingewiesen, dass für das Einbringen von Baugrundankern in den öffentlichen Straßenraum ein Gestattungsvertrag mit der Stadt abzuschließen ist.
Die Kosten für die Verankerung und die Überwachung der Ankerzugsarbeiten durch einen städtischen Mitarbeiter hat der Vorhabenträger zu tragen.
- (3) Bauliche Maßnahmen, welche das an das Vertragsgebiet angrenzende Gewässer (Itter) bzw. den Grundwasserstand beeinflussen können, sind mit der unteren Wasserbehörde und dem Bergisch-Rheinischen Wasserverband abzustimmen.
Dies gilt insbesondere für den Bau der Tiefgarage.
Davon unberührt bleibt die Pflicht, erforderliche wasserrechtliche Erlaubnisse bzw. Bewilligungen einzuholen (siehe auch § 8 Abs. 3).

Teil III Außenanlagen

§ 7 Herstellung der Erschließungsanlagen

Die Vertragspartnerin übernimmt gemäß § 12 Abs. 1 BauGB die Herstellung der in § 8 dieses Vertrages genannten Erschließungsanlagen innerhalb des Vertragsgebietes.

§ 8 Art und Umfang der Außenanlagen

- (1) Die Außenanlagen nach diesem Vertrag umfassen:
- a) die Herstellung der öffentlichen und privaten Außenanlagen,
 - b) die Herstellung/Änderung der öffentlichen und privaten Abwasseranlagen bis zu den vorhandenen Straßenkanälen,
nach Maßgabe der vom Tiefbau- und Grünflächenamt genehmigten Planung.

- (2) Für die Anbindung der privaten Verkehrsanlagen/Parkplatzanlagen ist die Herstellung von Zufahrten gemäß Anlage 3 vorzusehen.
- (3) Die Vertragspartnerin hat notwendige bau-, wasserrechtliche und sonstige Genehmigungen, Zustimmungen bzw. Anzeigen mindestens 14 Werktage vor Baubeginn dem Tiefbau- und Grünflächenamt vorzulegen.

§ 9

Kostenübernahme

- (1) Die Vertragspartnerin trägt die Kosten für die Planung und Erstellung des Baukörpers und der Außenanlagen nach Maßgabe der folgenden Absätze.
- (2) Der Bereich, in dem die Vertragspartnerin ausschließliche Kostenträgerin nach diesem Vertrag ist, umfasst den Eingangsbereich zur Fußgängerzone Mittelstraße, den Bereich Bismarckstraße und den Zufahrtbereich zur Tiefgarage sowie den Grünbereich nördlich und östlich des Baukörpers parallel zur Zuwegung entlang der Itter gemäß der Darstellung in beiliegendem Plan (Anlage 8).

Hierzu zählen auch

- a) die Kosten für die Schließung der Brandschutzwand zur Tiefgarage Rathaus
- b) die Kosten für Anpassungen öffentlicher Erschließungsanlagen, welche im Zuge der Neuanlage von Zufahrten bzw. Änderungen bestehender Zufahrten erforderlich sind,
- c) die Kosten für die Verlagerung der Kabelverteilerschranks und des Postverteilerschranks (derzeit auf Flurstück 1024 der Flur 49 der Gemarkung Hilden) sowie der Stromversorgungsanlagen der Stadtwerke Hilden,
- d) die Kosten für die öffentliche Infrastrukturmaßnahme Fahrradständer (50 Ständer mit 100 Plätzen) an der Bismarckstraße
- diese fallen am alten Standort fort und müssen ersetzt werden
- e) die Kosten für die Umstellung/Ertüchtigung der Signalsteuerung (Planung und Durchführung) gemäß § 3 Abs. 2.
- f) die Kosten für die Einbindung der öffentlichen Tiefgarage an das Parkleitsystem.
- g) die Erneuerung der Beleuchtung in der Bismarckstr gegenüber dem Sparkassengebäude (Anlage 4)

(3) Die Arbeiten, die von der Vertragspartnerin auf Kosten der Stadt im Zuge dieses Vertrages nach separater Beauftragung auszuführen sind, umfassen Ingenieurleistungen nach Leistungsphase 3-9 HOAI, Fachgutachten, Projektsteuerung, Dokumentation im Zusammenhang mit Abbruch und Neubau von

- Außenanlage Dr. - Ellen – Wiederhold – Platz inkl. beider Zuwegungen aus Richtung Mittelstraße
- Außenanlage südlich und westlich des Rathauses,
- Außenanlage mit Podest im Bereich Rathauseingang Itter,
- Rad- und Fußgängerbrücke über die Itter,
- Außenanlage südlich der Itter vom Rathaus Richtung Bismarckstraße bis Einfahrt Tiefgarage.

Der genaue Bereich dieser Arbeiten ist dem als Anlage 8 diesem Vertrag beigefügten Plan zu entnehmen.

(4) Für den Bereich der künftigen Unterbauung städtischen Grundbesitzes wird ein Betrag von € 50,00/m² auf die Wiederherstellungskosten für die Oberflächengestaltung angerechnet.

§ 10

Ausschreibung, Vergabe und Bauleitung

Mit der Planung und Bauleitung der tiefbautechnischen Arbeiten (Außenanlagen inklusive Kanal) beauftragt die Vertragspartnerin qualifizierte Büros. Die Auswahl dieser Büros erfolgt im Einvernehmen mit der Stadt.

Detaillierte Regelungen zum Leistungsinhalt für die Arbeiten des §9(3) sind in dem dort vorgesehenen Ergänzungsauftrag zu regeln.

§ 11

Kosten der Grundstücksentwässerung

Die Kosten der Grundstücksanschlüsse gemäß § 10 Kommunalabgabengesetz (KAG) trägt die Vertragspartnerin.

Teil IV Baudurchführung, Haftung, Gewährleistung und Abnahme

§ 12 Baudurchführung

(1) Die Vertragspartnerin hat durch Abstimmung mit Versorgungs- und sonstigen Leitungsträgern sicherzustellen, dass die Versorgungseinrichtungen für das Vertragsgebiet (z. B. Telefonkabel, Strom-, Gas- und Wasserleitungen) so rechtzeitig verlegt werden, dass ein mehrfacher Aufbruch öffentlicher Anlagen ausgeschlossen wird.

Die gleiche Vorgehensweise ist für die Herstellung der Hausausschlüsse an die öffentlichen Abwasseranlagen geboten.

(2) Für die Durchführung der in § 8 genannten Maßnahmen sind – insbesondere für die Arbeiten im öffentlichen Straßenraum – entsprechende Fachfirmen zu beauftragen.

Die Auswahl der Unternehmer erfolgt bezüglich ihrer fachlichen Qualifikation im Einvernehmen mit der Stadt. Das Einvernehmen ist vor der Aufforderung zur Angebotsabgabe herzustellen, soweit es sich um beschränkte Ausschreibungen gem. VOB/A handelt.

(3) Während der Baumaßnahmen (Abriss und Neubau) sind

- die während dieser Zeit vorhandenen, öffentlich zugänglichen Verkehrsflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans,
- der an der südlichen Geltungsbereichsgrenze angrenzende Teil der Mittelstraße, sowie
- der Teilabschnitt der Bismarckstraße zwischen der Itterbrücke und Berliner Straße

durch Kehrmaschinenfahrzeuge ordnungsgemäß zu reinigen.

Soweit die genannten Bereiche bzw. deren Teilbereiche an einen Tage keine erkennbaren Verunreinigungen in Folge der Baumaßnahmen aufweisen, kann von der Reinigung der Bereiche bzw. Teilbereiche an diesem Tag abgesehen werden. Diese Pflicht entbindet die Vertragspartnerin nicht von der grundsätzlich bestehende Verpflichtung, Verunreinigungen von Straßen, die über das übliche Maß hinausgehen, unverzüglich ohne Aufforderung zu beseitigen (§ 17 StrWG NW).

§ 13 Haftung und Verkehrssicherung

(1) Vom Tage des Beginns der Arbeiten an übernimmt die Vertragspartnerin im gesamten Vertragsgebiet die Verkehrssicherungspflicht.

- (2) Die Vertragspartnerin haftet bis zur Übernahme der Anlagen für jeden Schaden, der durch die Verletzung der bis dahin ihr obliegenden allgemeinen Verkehrssicherungspflicht entsteht. Diese Regelung gilt unbeschadet der Eigentumsverhältnisse. Vor Beginn ist eine ausreichende Bauherrenhaftpflichtversicherung einzureichen.

§ 14

Abnahme und Gewährleistung

- (1) Die Vertragspartnerin übernimmt die Gewähr, dass ihre Leistungen zur Zeit der Abnahme durch die Stadt die vertraglich vereinbarten Eigenschaften haben, den anerkannten Regeln der Technik und Baukunst entsprechen und nicht mit Fehlern behaftet sind, die den Wert oder die Tauglichkeit zu dem nach dem Vertrag vorausgesetzten Zweck aufheben oder mindern.
- (2) Die Gewährleistung richtet sich nach den Regeln der VOB B 2006 und beträgt vier Jahre. Sie beginnt mit der Abnahme der einzelnen mangelfreien Erschließungsanlage durch die Stadt.
- (3) Die Vertragspartnerin zeigt der Stadt die vertragsgemäße Herstellung der Erschließungsanlage schriftlich an. Die Stadt setzt einen Abnahmetermin auf einen Tag innerhalb von vier Wochen nach Eingang der Anzeige fest. Die Bauleistungen sind gemeinsam von der Stadt und der Vertragspartnerin abzunehmen. Das Ergebnis ist zu protokollieren und von beiden Vertragsparteien zu unterzeichnen. Werden bei der Abnahme Mängel festgestellt, so sind diese innerhalb von zwei Monaten, vom Tag der gemeinsamen Abnahme gerechnet, durch die Vertragspartnerin zu beseitigen. Im Falle eines Verzuges ist die Stadt berechtigt, die Mängel auf Kosten der Vertragspartnerin zu beseitigen zu lassen.
- (4) In analoger Anwendung des § 6 Abs. 1 Bst. d sind nach endgültigem Abschluss der Bauarbeiten die baulichen Anlagen der öffentlichen Verkehrsflächen (einschließlich Straßenmobiliar) innerhalb und in der Umgebung des Vertragsgebiets auf mögliche Schäden in Folge der Bauarbeiten zu begutachten. Soweit die Bauarbeiten zusammen mit der vertragsgemäßen Herstellung der Erschließungsanlagen beendet sind, können beide Abnahmen/Begutachtungen in einen Termin wahrgenommen werden.
- (5) Es gelten ansonsten §§ 12 und 13 VOB B 2006.

Teil V

Klimaschutz und Lärmschutz

§ 15

Klimaschutzmaßnahmen

- (1) Das Vorhaben ist durch bauliche Maßnahmen auf einen geringen Wärmebedarf hin auszulegen. Die Energieeinsparverordnung 2007 (EnEV) ist einzuhalten.

Zusätzlich sind die Anforderungen der Energieeinsparverordnung für Neubauten an den spezifischen Primärenergiebedarf Q_p um mindestens 25 % zu unterschreiten.

- (2) Die Dachflächen des Gebäudes sind zu begrünen. Die Begrünung ist zu pflegen und dauerhaft zu erhalten (nähere Anforderungen an die Dachbegrünung: siehe Ausführungen zum „Dachgarten“ in der Vorhabensbeschreibung, Anlage 3).
- (3) Das Gebäude ist mit einer Solarstromanlage mit einer Leistung von mindestens zehn Kilowatt Peak auszustatten.
- (4) Zeitgleich mit der Errichtung des Gebäudes ist ein Blockheizkraftwerk mit Kälteabsorptionsmaschine (BKKW) zu installieren und zu betreiben.

§ 16 Lärmschutz am Vorhaben

- (1) Der Schalleistungspegel L_w der stationären Anlagen (Auslässe) am Gebäude (Lüftung und Kühlung) ist in der Spitze auf höchstens 70 dB(a) (Tag/Nacht) zu begrenzen.
- (2) Die Gitterroste etwaiger Regenrinnen der Tiefgaragenzufahrt sind jeweils auf Hartgummiprofile aufzulagern.

Teil VI Schlussbestimmungen

§ 17 Rechtsnachfolge

Die Vertragspartnerin verpflichtet sich, die in diesem Vertrag vereinbarten Pflichten und Bindungen ihrem Rechtsnachfolger mit Weitergabeverpflichtung zu übertragen.

Einen Wechsel in der Person des Vertragspartners wird die jetzige Vertragspartnerin nur mit Zustimmung der Stadt veranlassen, die die Stadt nur aus wichtigem Grund verweigern darf.

Die heutige Vertragspartnerin haftet der Stadt als Gesamtschuldner für die Erfüllung des Vertrages neben einem etwaigen Rechtsnachfolger, soweit die Stadt sie nicht ausdrücklich aus dieser Haftung entlässt.

§ 18 Haftungsausschluss

- (1) Aus diesem Vertrag entsteht der Stadt keine Verpflichtung zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes. Eine Haftung der Stadt für etwaige Aufwendungen, die die Vertragspartnerin im Hinblick auf die Aufstellung dieser Satzung tätigt, ist ausgeschlossen.
- (2) Für den Fall der Aufhebung der Satzung können Ansprüche gegen die Stadt nicht geltend gemacht werden. Dies gilt auch für den Fall, dass sich die Nichtigkeit der Satzung über den Vorhaben- und Erschließungsplan im Verlauf eines gerichtlichen Streitverfahrens herausstellt.

§ 19 Vertragsänderung, Unwirksamkeit von Vertragsbestimmungen

- (1) Vertragsänderungen oder -ergänzungen bedürfen zu ihrer Rechtswirksamkeit der Schriftform.
- (2) Nebenabreden bestehen nicht.
- (3) Der Vertrag ist zweifach ausgefertigt. Die Stadt und die Vertragspartnerin erhalten je eine Ausfertigung.
- (4) Die Unwirksamkeit einzelner Bestimmungen berührt die Wirksamkeit der übrigen Regelungen dieses Vertrages nicht.

Die Vertragsparteien verpflichten sich, unwirksame Bestimmungen durch solche zu ersetzen, die dem Sinn und Zweck des Vertrages rechtlich und wirtschaftlich entsprechen.

§ 20 Wirksamwerden

Der Vertrag wird erst wirksam, wenn der vorhabenbezogene Bebauungsplan in Kraft tritt oder wenn eine Baugenehmigung nach § 33 BauGB erteilt wird.

Hilden, den

Hilden, den 27.05.2008

Für die Stadt

Für die Vertragspartnerin

.....

.....

(G . S c h e i b)
Bürgermeister

(J . B u s c h m a n n)
Sparkassendirektor

.....

.....

(H . T h i e l e)
1. Beigeordneter

(J . S t o p f e r)
Sparkassendirektor

Anlage 1 - Lageplan mit den Grenzen des Vertragsgebiets

Anlage 2 - Vorhaben- und Erschließungsplan, Bebauungsplan Nr. 73 A, 5. Änd.

Anlage 3 - Beschreibung des Bauvorhabens

Anlage 4 - Vorentwurfsplan für die Außenanlagen mit Baubeschreibung

Anlage 5 - Pläne/Schnitte des Zuganges Dr. – Ellen – Wiederhold – Platz zur öffentl.
Tiefgarage

Anlage 6 - Konzept der Signalsteuerung mit allen erforderlichen Signalplanungs-
unterlagen

Anlage 7 - vollständige Kostenschätzung (inkl. Abbruch und Freiräumung des Dr. Ellen -
Wiederhold - Platzes)

Anlage 8 - Plan Zuordnung der Baukosten Außenanlagen Sparkasse gem. § 9(2)
dieses Vertrages

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 73A,

5. Änderung (VEP Nr. 9)

für den Bereich

„Mittelstraße / Bismarckstraße / Itter
Dr.-Ellen Wiederhold Platz“

– Begründung –



Hilden

Teil A: Begründung

- 1 Lage und Größe des Plangebietes
- 2 Nutzung des Plangebietes und des Umfeldes
- 3 Bisheriges Planungsrecht
- 4 Ziel und Zweck der Planung
- 5 Planinhalte
- 6 Immissionsschutz
- 7 Zentrenverträglichkeit
- 8 Denkmalschutz
- 9 Kampfmittel
- 10 Altlasten
- 11 Eingriff in Boden, Natur und Landschaft
- 12 Kosten und Zeitpunkt der Durchführung
- 13 Bodenordnerische Maßnahmen

Teil B: Umweltbericht

- 1 Inhalte und Ziele des Bebauungsplans
- 2 Ziele des Umweltschutzes
- 3 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen einschließlich der Prognose bei Durchführung der Planung
- 4 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen
- 5 Entwicklungsprognose – 0-Variante
- 6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten
- 7 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der planungsbedingten, erheblichen Umweltauswirkungen
- 8 Zusammenfassung
Quellen und Literaturverzeichnis
Kartenverzeichnis

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. T. Rasch Stadtplaner AKNW
in Ergänzung von
Dipl.-Ing. (FH) M.Sc. Jan Roth

Teil A - Begründung

1 Lage und Größe des Plangebietes

Das Plangebiet befindet sich in zentraler Lage der Hildener Innenstadt und umfasst das Gelände einer ortsansässigen Bank (Sparkasse Hilden Ratingen Velbert). Das Plangebiet des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans wird im Norden begrenzt durch das Nordufer des Itter Baches, im Osten durch das Rathaus, im Süden und im Westen durch die Fußgängerzone der Innenstadt (Mittelstraße/Bismarckstraße). Die Gebietsgröße des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans beträgt rd. 1,0 ha. Der Fläche des Vorhaben- und Erschließungsplans umfasst rd. ~~0,8~~ 0,9 ha.

2 Nutzung des Plangebietes und des Umfeldes

Das Plangebiet des Vorhaben- und Erschließungsplans ist überwiegend bebaut und wird derzeit durch das Bankgebäude der Sparkasse Hilden genutzt. Das Bankgebäude von 1975 ist in seiner Baustruktur und den stadtbildprägenden Gestaltungselementen besonders in Bezug auf die Geschossigkeit, die Gliederung der Fassade und innere Aufteilung des Gebäudes für den Vorhabenträger nicht mehr wirtschaftlich zu nutzen und zu betreiben.

Der Geltungsbereich des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 73A, 5. Änderung umfasst die angrenzenden Verkehrsflächen sowie die nördlich verlaufende Itter, ein Gewässer II. Ordnung. Die umliegenden Verkehrsflächen sind größtenteils als „Fußgängerzone“ ausgewiesen und entsprechend niveaugleich ausgebaut. Von Norden besteht eine Zufahrtmöglichkeit über die Bismarckstraße. Die Fußgängerzone der Hildener Innenstadt wird nach der Zufahrt zum Grundstück der Bank durch eine versenkbare Polleranlage von der befahrbaren Verkehrsfläche getrennt. Das „Bürgerhaus“ der Stadt Hilden (Mittelstraße Nr. 40) liegt im Südosten des Planbereiches. Westlich daran schließt ein Gebäude (Mittelstraße Nr. 42) an, dass insbesondere durch Einzelhandel, Gastronomie und Büros genutzt wird. Der Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz und die Itter liegen innerhalb des Vorhabensbereiches.

Das Umfeld des Bereiches wird wesentlich geprägt durch die zentrale Innenstadtlage mit Ladengeschäften in den Erdgeschosszonen und Dienstleistungsnutzungen bzw. Wohnen in den zwei bis vier darüber liegenden Geschossen. Östlich befindet sich der Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz mit der Rathausbebauung. Nördlich im Bereich der Bismarckstraße schließen vorwiegend Wohnbebauungen an.

3 Bisheriges Planungsrecht

Das Plangebiet wird im gültigen Regionalplan der Bezirksregierung Düsseldorf (GEP 99) als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) ausgewiesen.

Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Hilden stellt das Plangebiet überwiegend als Kerngebiet (MK) dar. Im Osten des Bereichs weist der FNP eine Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Verwaltungsgebäude aus. Die Itter ist als Bach gekennzeichnet. Beidseitig der Itter stellt der FNP Grünflächen dar. Im nordwestlichen Planbereich ist ein Regenüberlaufbecken im FNP gekennzeichnet.

Der Vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 73A, 5. Änderung (VEP Nr. 9) kann gem. § 8 (2) BauGB aus den Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplans entwickelt werden.

Für das Gelände besteht bereits seit Januar 1989 der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 73A, 1. Änderung. Dieser setzt für den Geltungsbereich des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans ein Kerngebiet (MK) mit maximal sechs zulässigen Geschossen fest und umfährt das vorhandene Sparkassengebäude mit einer Baugrenze. Die Außenanlagen der Sparkasse sind als nichtüberbaubare Flächen des Kerngebietes festgesetzt.

Entlang der Itter weist der rechtskräftige Bebauungsplan eine Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage aus. Die Grünflächenfestsetzung wird von der Itter aus östlich des Kerngebietes als bandartige Struktur über den Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz bis zu den Gebäuden Mittelstraße Nrn. 40 und 42 durchgezogen. Östlich schließen die Flächen für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Verwaltungsgebäude“ an. Der Bebauungsplan setzt für die Gemeinbedarfsflächen eine Grundflächenzahl von 1,0, eine Geschossflächenzahl von 2,4, eine bis zu sechsgeschossige geschlossene Bauweise und eine Tiefgarage mit 2 Parkdecks fest. Die vorhandenen Gebäude Mittelstraße Nrn. 40 und 42 sind in Bezug auf Art und Maß der Nutzung dem Bereich der Fläche für den Gemeinbedarf zugeordnet, mit Baulinien umfahren und als Baudenkmal gekennzeichnet.

Die Bismarckstraße und die Mittelstraße sind als Verkehrsflächen bestimmt. Im Bereich der Itter wird die Verkehrsfläche durch eine Fläche für die Wasserwirtschaft, den Hochwasserschutz und die Regelung des Wasserabflusses überlagert. Die Itter selbst ist als Wasserfläche festgesetzt.

Das Plangebiet liegt nicht im räumlichen Geltungsbereich des Landschaftsplans des Kreises Mettmann.

4 Ziel und Zweck der Planung

Die Fläche des Vorhaben- und Erschließungsplans liegt inmitten der Hildener Innenstadt und ist mit einem Bankgebäude aus den 1970er Jahren bebaut. In Bezug auf die Nutzung des Gebäudes sowie die Gestaltung der Fassade und des Stadtraums in diesem Bereich ist die bestehende Baustruktur des Sparkassengebäudes weitgehend überkommen. Eine wirtschaftlich tragfähige Nachnutzung des baulichen Bestandes sowie eine Behebung der Gestaltungs- und Bausubstanzmängel erscheinen kaum sinnvoll.

Das Konzept eines Geschäftshauses ist in Bezug auf die überbaubaren Flächen, die Abgrenzung von Bauflächen und Verkehrsflächen auf Grundlage der bestehenden planungsrechtlichen Rahmenbedingungen nicht möglich. Der rechtskräftige Bebauungsplan setzt für das Grundstück Baugrenzen fest, die sich am bestehenden Bankgebäude orientieren. Zukünftig soll eine den Straßenraum stärker betonende und begleitende Bebauung angestrebt werden. Auch ist zur Stabilisierung und Verbesserung der räumlichen Situation eine Aufweitung des Dr.-Ellen-Wiederhold-Platzes vorgesehen. Die Straßenbegrenzungslinie des rechtskräftigen Bebauungsplans ist dementsprechend anzupassen.

Ziel der Planung ist eine für den zentralen Standort angemessene bauliche Nutzung mit einem Büro- und Geschäftshaus herbeizuführen, das sich in Bezug auf die Höhenentwicklung und Gebäudekubatur in den Nutzungszusammenhang der Hildener Innenstadt einfügt und zu einer Aufwertung des umliegenden Stadtraums beiträgt. Gleichzeitig soll die geplante Einzelhandelsnutzung mit den anderen vorhandenen Standorten im Stadtgebiet und den zentralen Versorgungsbereichen der umliegenden Gemeinden

konfliktfrei sein. Die mit der Planung in Zusammenhang stehenden Verkehre und Immissionen sollen für das Umfeld verträglich gestaltet werden.

Um eine Umsetzung des geplanten Vorhabens zu ermöglichen ist die Stadt Hilden bereit den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 73A zu ändern. Der Vorhabensbezogene Bebauungsplan Nr. 73A, 5. Änderung soll die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die geplante Entwicklung schaffen.

5 Planinhalte

5.1 Städtebauliche Konzeption

Der Entwurf des Vorhabens sieht ein die Mittelstraße und die Bismarckstraße begleitendes Geschäftshaus vor, das sich in der Höhenentwicklung weitgehend am Bestand des Umfeldes orientiert. Durch das geplante Gebäude soll gegenüber dem umliegenden Stadtraum eine einheitliche Raumkante geschaffen werden, die durch eine zeitgenössische Formensprache und Fassadengestaltung die Räume der umliegenden Straßen sowie des Dr.-Ellen-Wiederhold-Platzes aufwertet.

Das Nutzungskonzept sieht dem Standort entsprechend Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen (Bank, Büros) vor. Die geplanten Nutzungen fügen sich damit in die funktionelle Struktur des Umfeldes optimal ein und sollen zu einer Ergänzung und Stärkung der Hildener Innenstadt beitragen.

5.2 Art und Maß der baulichen Nutzung

Für das Plangebiet wird entsprechend der Entwurfsintention und den Planungszielen für das Sparkassengelände und das Grundstück des Gebäudes Mittelstraße Nr. 42 ein Kerngebiet (MK) gemäß § 7 BauNVO festgesetzt.

Im Kerngebiet (MK) sind die nach § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO allgemein zulässigen Vergnügungsstätten (z.B. Spielhallen, Sex-Kinos, Peep-Shows, Striptease-Shows, Eros-Center, Dirnenunterkünfte, Diskotheken, Tanzlokale) gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO unzulässig. Der Ausschluss von Vergnügungsstätten erfolgt, da diese Nutzungen nicht mit den Planungszielen der Stadt für diesen Bereich und der damit verbundenen Schaffung zusätzlicher Einzelhandels- und Büroflächen in zentraler Innenstadtlage vereinbar sind.

Die nach § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO allgemein zulässigen Einzelhandelsbetriebe mit der Nutzungsart „Sex-Shop“ sind gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO unzulässig. Für den Ausschluss liegen im Bereich des Plangebietes besondere städtebauliche Gründe vor. Die Lage in zentraler Lage der Innenstadt der Hildener Fußgängerzone und die damit verbundenen besonderen Anforderungen an die Gestaltung des Stadt- bzw. Straßenraums machen diese Regelung erforderlich. Darüber hinaus befindet sich innerhalb des Planbereichs das Baudenkmal „Bürgerhaus“ (Mittelstraße Nr. 40). Die mit Vergnügungsstätten und Sex-Shops verbundenen, häufig negativen gestalterischen, Auswirkungen (insbesondere in Bezug auf Werbung) widersprechen den denkmalschützenden Zielen. Durch eine Häufung von Vergnügungsstätten im sensiblen Innenstadtbereich werden negative Auswirkungen auf das Stadt- und Straßenbild und sog. „Trading-Down-Effekte“ bzw. Auswirkungen auf das Baudenkmal „Bürgerhaus“ befürchtet. Im Hildener Stadtgebiet gibt es an weniger sensiblen Standorten Flächen, an denen diese Nutzungsarten grundsätzlich möglich sind.

Die nach § 7 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO zulässigen bzw. nach § 7 Abs. 3 Nr. 1 ausnahmsweise zulässigen Tankstellen sind unzulässig bzw. nicht Bestandteil des Bebauungsplans. Tankstellen sind in dieser zentralen Lage und an diesem Standort in der Fußgängerzone der Hildener Innenstadt nicht mit den Planungszielen vereinbar.

Sonstige Wohnungen im Sinne von § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO sind im Vorhabensbereich nicht zulässig. Wohnungen sind ab dem 1. Obergeschoss allein im Kerngebiet zulässig, der das Gebäude Mittelstraße 42 betrifft, um die Voraussetzungen für innerstädtisches Wohnen in diesem Bereich zu erhalten bzw. zu schaffen.

Das Maß der baulichen Nutzung wird bestimmt durch die Grundflächenzahl (GRZ), die Zahl der Vollgeschosse bzw. die Höhe baulicher Anlagen als Höchstmaß. Der rechtskräftige Bebauungsplan sah für den Planbereich bislang eine GRZ von 1,0 vor.

Durch die 5. Änderung des Bebauungsplans Nr. 73A wird an einer GRZ von 1,0 festgehalten, um für den zentralen Innenstadtstandort eine gute Ausnutzbarkeit für kerngebietstypische Nutzungen vorhalten zu können.

In Bezug auf die Zahl der Vollgeschosse setzt der rechtskräftige Bebauungsplan eine sechsgeschossige Bebauung als Höchstmaß fest. Für das Kerngebiet im Bereich des Sparkassengebäudes wird die Höhenentwicklung des Gebäudes durch die Festsetzung einer maximalen Höhe baulicher Anlagen festgelegt. Abweichend ist gegenüber der Höhenfestsetzung eine Überschreitung der Maximalhöhe für Technikaufbauten in der Summe bis 10% der Geschossfläche des darunter liegenden Geschosses und maximal 2,0m Höhe zulässig. Die Festsetzung ermöglicht es somit, ggf. erforderliche Technikaufbauten auf den Dachflächen zu realisieren.

Der geplante Baukörper soll sich in Bezug auf die Höhenentwicklung in das Umfeld und die vorhandenen Bebauungsstrukturen integrieren.

Für das südöstliche Kerngebiet (Mittelstraße Nr. 42) und die Fläche für den Gemeinbedarf (Mittelstraße Nr. 40) wird das Maß der Nutzung bestimmt durch Grundflächenzahl und die Zahl der Geschosse. Durch die Festsetzungen werden die vorhandenen baulichen Nutzungen im Bestand gesichert.

5.3 Bauweise, Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen

Für das Kerngebiet wird eine abweichende Bauweise festgesetzt. Die abweichende Bauweise besagt, dass grundsätzlich die offene Bauweise gilt, jedoch Gebäude mit einer Länge über 50 m zulässig sind. Die Planung beabsichtigt den Straßenraum im Bereich Mittelstraße, Bismarckstraße baulich und räumlich einheitlich zu fassen. Für die Umsetzung des geplanten Baukörpers entsprechend dem Entwurfskonzept ist eine abweichende Bauweise erforderlich, da das geplante Gebäude eine Länge von z.t. über 50 m aufweist und daher nicht mehr als offene Bebauung eingestuft werden kann. Eine geschlossene Bauweise ist letztlich nicht zutreffend, da eine grenzständige Bebauung innerhalb des festgesetzten Kerngebietes, durch die inselartige Lage umgeben von Verkehrs- bzw. Grünflächen, nicht errichtet werden kann. Die abweichende Bauweise wird in ihrer maximalen Ausdehnung begrenzt durch die in der Planzeichnung festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen.

Die überbaubaren Grundstücksflächen im Plangebiet werden im Kerngebiet überwiegend durch Baugrenzen bestimmt, um bei Umsetzung einen Gestaltungsspielraum zur Anordnung des Gebäudes auf dem Grundstück zu ermöglichen. Durch die geplante Schaffung einer neuen Raumkante soll die räumliche Situation und die Aufenthaltsqualität des Dr.-Ellen-Wiederhold-Platzes aufgewertet werden.

Die festgesetzten Baulinien bzw. Baugrenzen im Südosten des Änderungsbereiches dienen der Bestandssicherung der vorhandenen Gebäude Mittelstraße Nrn. 40 und 42.

5.4 Erschließung

Zur Erschließung des Baugebietes werden öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt. Gegenüber dem rechtskräftigen Bebauungsplan wird die Straßenbegrenzungslinie entsprechend den veränderten Eigentumsverhältnissen angepasst. Demnach werden im Bereich der Bismarckstraße und der Mittelstraße Verkehrsflächen dem Kerngebiet zugeschlagen, während der Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz durch eine Vergrößerung des öffentlichen Raumes an Aufenthaltsqualität gewinnen soll. Die Bismarckstraße wird bis zum Beginn der Fußgängerzone als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Die übrigen innerstädtischen Straßenflächen werden als Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung ausgewiesen. Der ruhende Verkehr wird im Plangebiet in Form einer Tiefgarage mit zwei *einem* unterirdischen Garagengeschossen *unterhalb des geplanten Neubaus* geplant. Angedient werden soll die Tiefgarage von der Bismarckstraße. Im Bereich der bestehenden Tiefgarage des Rathauses wird eine *Unterbauung mit 2 Geschossen festgesetzt*. Gleichzeitig wird Durch die Festsetzung wird die vorhandene Rathaustiefgarage im Bestand gesichert. Die Festsetzung, dass Stellplätze in Tiefgaragen nur in den überbaubaren und den gekennzeichneten Flächen zulässig sind, dient der Versorgung des Plangebietes mit ausreichend Parkraum.

Für die Erschließung des Planbereiches wurde eine verkehrstechnische Untersuchung¹ erstellt, die verschiedene Erschließungsvarianten insbesondere in Bezug auf die Anbindung der geplanten Tiefgarage prüfen und bewerten soll. Auf Grundlage einer umfangreichen Erhebung wurden verschiedene Varianten möglicher Anbindungen und Verbindungen der Tiefgarage analysiert. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Variante 2a (Ein- und Ausfahrt von der Bismarckstraße ohne Verbindung mit der Tiefgarage Rathaus) Vorteile hat und zur Umsetzung zusammen mit einer Veränderung des Signalprogramms des Knotenpunktes Berliner Straße / Bismarckstraße empfohlen wird. Die Variante ermöglicht, so die Gutachter, eine klare Zuordnung der Verkehre zu den Parkhäusern und vermeidet eine Verschärfung bereits bestehender Rückstauereignisse in der Straße Am Rathaus. Durch geringfügige Anpassungen im Signalprogramm des Knotenpunktes Berliner Straße / Bismarckstraße können die Standzeiten aller Fahrzeuge im Umfeld reduziert werden und die zusätzlich anfallenden Verkehre leistungsfähig abgewickelt werden.

In einer Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung wurden die zusätzlichen Verkehre, die sich durch Planungen im Bereich „Reichshof“ ergeben, berücksichtigt. In dieser ersten ergänzenden Untersuchung wurde ferner berücksichtigt, dass Radfahrer und Fußgänger im Bereich der Bismarckstraße den Abfluss von Fahrzeugen am Knotenpunkt zumindest temporär verzögern können. Die ergänzende Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Variante 2a, die bereits auch in der Hauptuntersuchung zur Umsetzung empfohlen wurde, weiterhin empfehlenswert bleibt und weiterhin die Anpassung des Signalprogramms am Knotenpunkt Berliner Straße / Bismarckstraße notwendig ist. Insgesamt lässt sich so ein leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleisten. Darüber hinaus werden die bekannten Probleme im Bereich der Straße am Rathaus nicht weiter verschärft und auch hier ein ausreichend leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet.

In einer zweiten Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung wurde für die Planung eine weitere Variante untersucht, die unter dem Sparkassenneubau lediglich eine geplante Tiefgarage für den Eigenbedarf (Stellplatznachweis) annimmt und darüber hinaus den Neubau eines öffentlichen Parkhauses im Bereich Berliner Straße / Am Rathaus vorsieht. Innerhalb dieses Modells wurden ferner zusätzliche Wohneinheiten südlich der

¹ Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH: Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben Sparkassenneubau in Hilden. Köln, 29.06.2007. Sowie Ergänzungen vom 17.12.2007 bzw. 07.01.2008.

Berliner Straße und westlich Am Rathaus in die Berechnungen eingestellt. Die zweite Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Einrichtung eines Parkhauses im Bereich Berliner Straße / Am Rathaus aus verkehrlichen Gründen nicht befürwortet wird, da nicht zu allen Zeiträumen eine angemessen leistungsfähige Verkehrsabwicklung gewährleistet werden kann. Zwar lassen sich die Verkehre in diesem Szenario werktags leistungsfähig abwickeln, jedoch in der samstäglichen Tagesspitze ist eine entsprechende Leistungsfähigkeit nicht gegeben. Die Untersuchung führt aus, dass bereits geringe Störungen einen Rückstau auslösen, der kurz darauf Behinderungen im Abfluss im Bereich des Knotenpunktes auslöst. Der Rückstau führt wiederum in dem Modell zu einem Rückstau im Bereich der Ausfahrt im Parkhaus von über 100 m zu mittleren Wartezeiten zwischen 8 und 15 Minuten. Die Reduzierung der Verkehrsmengen durch den Verzicht eines 2. Tiefgaragengeschosses unter dem Sparkasseneubau würde sich für die Bismarckstraße positiv auswirken. Für einen reibungsloseren Verkehrsablauf in der Bismarckstraße wird aber dennoch seitens des Gutachters eine Anpassung des Signalprogramms empfohlen.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung wurden seitens der Öffentlichkeit mehrere Anregungen und Befürchtungen zu der zusätzlichen Verkehrsbelastung in der Bismarckstraße geäußert. Die Stadt Hilden hat in der Abwägung entschlossen, dass diese Anregungen ein gesteigertes öffentliches Interesse darstellen. Zwar weist die Verkehrsuntersuchung und auch die daraufhin erstellte schalltechnische Untersuchung nach, dass die Planung mit der Variante 2a zu einer verkehrlich leistungsfähigen und verträglichen Abwicklung führt, jedoch wird angestrebt die zusätzlichen Verkehre auf ein nötiges Mindestmaß zu reduzieren. In diesem Zuge ist die Tiefgarage nur noch mit einem Tiefgaragengeschoss geplant, was zu einer geringeren verkehrlichen und lärmtechnischen Mehrbelastung der Bismarckstraße gegenüber den zuvor aufgeführten Angaben der Verkehrsuntersuchung und der schalltechnischen Untersuchung führt.

Im Zuge der Prüfung unterschiedlicher Planungsvarianten und Szenarien kann für den Vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgestellt werden, dass unter den gegebenen Rahmenbedingungen einer zweigeschossigen Tiefgarage unterhalb des Neubaus, die sowohl der Eigenversorgung gemäß BauO NRW dienen und gleichzeitig zusätzliche öffentliche Parkmöglichkeiten in der Innenstadt bereitstellen soll, an der bislang empfohlenen Variante (d.h. Ein- und Ausfahrt von der Bismarckstraße, keine Verbindung zur Tiefgarage Rathaus und Änderung des Signalprogramms am Knotenpunkt Berliner Straße / Bismarckstraße) festgehalten werden soll. Diese Variante wurde aus verkehrstechnischer Sicht gutachterlich empfohlen.

Das Plangebiet wird über die Buslinien 781, 783 und 784 mit den Haltestellen „Nove-Mesto-Platz“ und „Am Rathaus“ sowie die Buslinien 741, 781, 782, 783, 784, DL4 und DL5 mit der Haltestelle „Gabelung“ an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs angebunden. Die mittlere Gehwegentfernung beträgt zu den Haltestellen „Nove-Mesto-Platz“ und „Am Rathaus“ ca. 200 m sowie zu der Haltestelle „Gabelung“ ca. 300 m.

Im rechtskräftigen Bebauungsplan 73A, 1. Änderung wird der Raum des Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz bislang als Fläche für den Gemeinbedarf festgesetzt. Zukünftig soll der Platz durch eine öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung für die Nutzungen und Gestaltung dieses öffentlichen Raums gesichert werden.

5.5 Öffentliche Grünflächen (Parkanlagen)

Die öffentlichen Grünflächen (Zweckbestimmung Parkanlage), die der rechtskräftige Bebauungsplan entlang der Itter vorsieht, wird im Bestand gesichert.

5.6 Flächen für die Wasserwirtschaft

Die im Norden des Plangebietes fließende Itter (Gewässer II. Ordnung) wird als Fläche für die Wasserwirtschaft gesichert.

Die im Bereich der Verkehrsfläche zwischen Itter und Kerngebiet (Sparkasse) vorhandenen unterirdischen Regenrückhaltebecken bzw. Regenklärbecken werden durch eine Fläche für die Wasserwirtschaft festgesetzt und dienen der Entwässerung.

5.7 Ver- und Entsorgung

Das Plangebiet wird an das öffentliche Kanalnetz (Trennsystem) angeschlossen. Bereits heute sind die versiegelten Flächen innerhalb des Planbereiches an das vorhandene Kanalsystem angeschlossen.

Die Stadtwerke Hilden weisen darauf hin, dass das Sparkassengebäude derzeit über eine eigene Mittelspannungsübergabestation versorgt wird, die im Zuge der Abrissarbeiten zurückgebaut werden muss. Eine mittelspannungsseitige Versorgung muss für den Neubau daher mit eingeplant werden.

5.8 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Durch die Festsetzung von mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastenden Flächen werden die ebenerdigen zukünftig privaten Flächen für die Allgemeinheit nutzbar und zugänglich gehalten.

Im Bereich der Itter wird durch die Festsetzung von mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastenden Flächen zugunsten der Stadt und der Allgemeinheit die Errichtung einer Plattform gemäß der Freianlagenplanung des Büros FSW Landschaftsarchitekten vorbereitet.

6 Immissionsschutz

Aufbauend auf dem Ergebnis der verkehrstechnischen Untersuchung wurde ein Immissionsschutzgutachten erarbeitet, um die Verträglichkeit der geplanten Nutzung und der damit verbundenen Lärmimmissionen (gewerbliche Immissionen durch Betrieb und zusätzlicher sowie nutzungsbedingter Verkehrslärm) zu prüfen. Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass in Bezug auf den gewerblichen Lärm, der sich aus dem Betrieb des Planungsvorhabens ergibt die einschlägigen Immissionsrichtwerte nach TA-Lärm an den Immissionsorten tagsüber eingehalten werden, wenn bestimmte Bedingungen bei Umsetzung der Planung berücksichtigt werden. Der Schallleistungspegel stationärer Anlagen des Gebäudes (z.B. Lüftung, Kühlung) ist auf $L_w \leq 70$ dB(A) zu begrenzen. Ferner sind eventuelle Regenrinnen in der Tiefgaragenein- und Ausfahrt geräuschkindernd zu gestalten (z.B. Auflagerung des Gitterrostes auf Hartgummiprofile). Eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte durch einzelne, kurzzeitige und selten auftretende Geräuschspitzen um mehr als 30 dB(A) wird nicht erwartet. Durch die Planung einer Tiefgarage unterhalb des vorgesehenen Gebäudes wird insbesondere in der Bismarckstraße zusätzlicher Verkehr erzeugt. Unter Zugrundelegung der Verkehrsprognose aus der verkehrstechnischen Untersuchung (s. Erschließung / Verkehr) wird bedingt durch das Vorhaben von einer zusätzlichen Verkehrsbelastung auf der Bismarckstraße von rd. 1.000 Fahrten pro Tag ausgegangen. Vor dem Hintergrund dieser Daten kommt die schalltechnische Untersuchung zu dem Ergebnis, dass der zusätzliche nutzungsbedingte Verkehr an dem ungünstigst gelegenen Wohnge-

bäude zu einer Erhöhung des Beurteilungspegels um rd. 1 dB(A) führt. Bei einer alleinigen Betrachtung des Verkehrslärm der Bismarckstraße erhöht sich der Beurteilungspegel um 2 dB(A). Insgesamt können die Immissionsrichtwerte nach 16. BImSchV an dem ungünstigst gelegenen Gebäude (Haus Nr. 23) nicht eingehalten werden. Die Grenzwert wird bereits in der Ausgangssituation um 9 dB(A) (im Planungsfall um rd. 10 dB(A)) überschritten. Einen großen Anteil an dieser Überschreitung trägt die Nähe zur stark frequentierten Berliner Straße. Die Erhöhung um rd. 1 dB(A) auf einen Wert < 70 dB(A) stellt für die Planung keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV dar. Zusätzliche und weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind nach Aussage der schalltechnischen Untersuchung nicht erforderlich.

Durch die Reduzierung der zweiten Tiefgaragenebene wie in Punkt 5 erläutert wird, werden gegenüber den zuvor aufgeführten Werten, die verkehrsbedingten Lärmimmissionen an den benannten Immissionsorten geringer ausfallen. Da die bereits ermittelten Lärmimmissionen in dem Immissionsschutzgutachten als nicht erheblich erachtet werden, sind durch die Änderung der verkehrlichen Situation keine Änderung des Immissionsschutzgutachten notwendig.

Auf Stellungnahme des Kreisgesundheitsamtes wurde im Vorhabensbereich Wohnungen ab dem 1. Obergeschoss ausgeschlossen, um den allgemeinen Anforderungen an gesundes Wohnen entsprechend Rechnung zu tragen.

7 Zentrenverträglichkeit

Für die geplante Einzelhandelsnutzung und die dabei entstehenden zusätzlichen Verkaufsfläche wurde eine Verträglichkeitsanalyse² durch die BBE Unternehmensberatung GmbH erstellt. Das Plangebiet liegt demnach innerhalb des abgegrenzten zentralen Versorgungsbereichs der Stadt Hilden und entspricht damit den aktuellen landesplanerischen Zielvorgaben des § 24a LEPro. Das Ergebnis dieser Untersuchung beschreibt, dass auch unter einer „worst-case-Betrachtung“ keine negativen Auswirkungen auf die Hildener Innenstadt oder alle weiteren untersuchten zentralen Versorgungsbereiche erwartet werden. Auch bei Annahme maximal zu erwartender Umsatzverteilungen werden gegenüber entsprechenden Wettbewerbsstandorten keine Ausmaße erreicht, die eine Vermutung negativer städtebaulicher Auswirkungen nahe legen. Die Planung einer Einzelhandelsnutzung an diesem Standort steht im Einklang mit dem Ziel des Hildener Einzelhandelskonzeptes und trägt dem Ziel Rechnung, die Attraktivität der Innenstadt durch Konzentration zentrenrelevanter Angebote zu stärken. Bei einer Standortverlagerung eines in der Innenstadt bereits vorhandenen Kaufhauses (P&C) in das Plangebiet verweist die Untersuchung auf die Frage einer Nachnutzung des Altstandortes.

8 Denkmalschutz

Im Plangebiet befindet sich das „alte Rathaus“ (Mittelstraße Nr. 40), das als Baudenkmal in die Denkmalliste der Stadt Hilden eingetragen ist.

Im Plangebiet selbst sind gegenwärtig keine Bodendenkmäler bekannt. Bei den Bodenbewegungen auftretende archäologische Bodenfunde und –befunde oder Zeugnisse tierischen und pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit sind gemäß Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmal-

² BBE Unternehmensberatung GmbH: Verträglichkeitsanalyse – Neubau eines Geschäftshauses für Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzung in Hilden, Mittelstraße. Köln, 11.05.2007.

schutzgesetz DSchG) vom 11.03.1980 (GV.NW. S.227/SGV NW.224) dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Overath, Gut Eichtal, An der B 484, 51491 Overath bzw. der Stadt Hilden als Untere Denkmalbehörde unmittelbar zu melden. Deren Weisung für den Fortgang der Arbeiten ist abzuwarten.

9 Kampfmittel

Sind bei der Durchführung des Bauvorhabens beim Erdaushub außergewöhnliche Verfärbungen festzustellen oder werden verdächtige Gegenstände beobachtet, sind die Arbeiten sofort einzustellen und der Stadt Hilden und / oder die Bezirksregierung Düsseldorf – Staatlicher Kampfmittelräumdienst zu verständigen.

10 Altlasten

Es sind gegenwärtig keine Altlasten oder schädlichen Bodenveränderungen gemäß Altlastenkataster des Kreises Mettmann im Plangebiet bekannt. Es liegen demnach für den Geltungsbereich des Vorhabensbezogenen Bebauungsplan Nr. 73A, 5. Änderung ((VEP Nr. 9) keine konkreten Erkenntnisse zu Altlasten, schädlichen Bodenveränderungen sowie dadurch bedingte Beeinträchtigungen vor.

Nach Ergebnissen der flächendeckenden Altstandorterfassung des Kreises Mettmann befindet sich im Plangebiet der Altstandort Nr. 28993, der bislang nicht untersucht worden ist. Es ist unklar, ob Belastungen vorhanden sind und ob von der Fläche Gefahren ausgehen. Die betroffene Fläche ist in der Planzeichnung entsprechend gekennzeichnet. Es handelt sich um den Altstandort einer ehemals Chemischen Reinigung, Mahl- und Schälmaschine u.a. Die Untere Bodenschutzbehörde des Kreises Mettmann ist im bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren zu beteiligen, die die altlastenverdächtige Fläche betreffen.

11 Eingriff in Boden, Natur und Landschaft

Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 73A aus dem Jahre 1989 (in der Fassung der 4. Änderung) setzt für den Geltungsbereich des Vorhabensbezogenen Bebauungsplans ein Kerngebiet (MK) mit typischen Ausnutzungskennziffern fest. Demnach ist ein entsprechender Eingriff in Boden, Natur und Landschaft bereits vor der planerischen Entscheidung über die 5. Änderung des Bebauungsplans im Sinne von § 1 a (3) BauGB zulässig. Für den mit der Planung verbundene Eingriff ist daher kein Ausgleich erforderlich.

12 Kosten und Zeitpunkt der Durchführung

Der Beginn der Abrissarbeiten ist voraussichtlich ab ~~Mai~~-Sommer 2008 vorgesehen. Ein genauer Zeitpunkt für den Beginn der Abrissarbeiten steht bislang noch nicht fest. Der Baubeginn ist für das vierte Quartal 2008 geplant. Die Eröffnung des Neubaus soll voraussichtlich 2010 erfolgen.

Für die Stadt Hilden ergeben sich durch die Umsetzung des eigentlichen Vorhabens „Neubau Sparkasse“ keine unmittelbaren Kosten. Durch die Neugestaltung des Dr.-Ellen-Wiederhold-Platzes, mögliche Gestaltungsmaßnahmen entlang der Litter und die

Anbindung der vorhandenen Rathaustiefgarage an das geplante Treppenhaus des Sparkassenneubaus werden der Stadt Hilden zusätzliche Kosten entstehen, deren Höhe bislang nicht feststeht.

Im Durchführungsvertrag werden die weiteren Details zur Aufteilung der entstehenden Kosten geregelt.

13 Bodenordnerische Maßnahmen

Die Planung sieht einen Tausch von Teilflächen zwischen der Stadt Hilden und der Sparkasse Hilden Ratingen Velbert vor. Durch die Festsetzung von mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastenden Flächen werden die ebenerdigen zukünftig privaten Flächen für die Allgemeinheit nutzbar und zugänglich gehalten.

Teil B - Umweltbericht

1 Inhalte und Ziele des Bebauungsplans

Die Fläche des Vorhaben- und Erschließungsplans liegt in der Hildener Innenstadt und ist mit einem Bankgebäude der Sparkasse Hilden aus den 70er Jahren bebaut. Das Konzept sieht die Errichtung eines Geschäftshauses auf den Flächen der Sparkasse vor. Für das Gebiet gibt es einen rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 73A aus dem Jahre 1989. Der vorliegende Vorhabenbezogene Bebauungsplan (VEP Nr. 9) stellt die 5. Änderung des rechtskräftigen Bebauungsplanes dar.

Der rechtskräftige Bebauungsplan setzt für das Grundstück Baugrenzen fest, die sich am bestehenden Bankgebäude orientieren. Zukünftig soll eine stärker den Straßenraum betonende und begleitende Bebauung angestrebt werden. Auch ist in der räumlichen Situation eine Aufweitung des Dr.-Ellen-Wiederhold-Platzes vorgesehen. Die Straßenbegrenzungslinie des rechtskräftigen Bebauungsplans werden dementsprechend angepasst.

Ziel der Planung ist eine für den zentralen Standort angemessene bauliche Nutzung mit einem Büro- und Geschäftshaus herbeizuführen, das sich in bezug auf die Höhenentwicklung und Gebäudekubatur in den Nutzungszusammenhang der Hildener Innenstadt einfügt.

2 Ziele des Umweltschutzes

Die Umweltschutzziele für das Plangebiet lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Schutzgut	Quelle	Zielaussage
Tiere und Pflanzen	Bundesnaturschutzgesetz / Landschaftsgesetz NW	Natur und Landschaft sind auf Grund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlage des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und, soweit erforderlich, wiederherzustellen, dass <ul style="list-style-type: none"> • die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, • die Regenerationsfähigkeit und nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter, • die Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume sowie • die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind.
	Baugesetzbuch	Bei Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen; insbesondere die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt § 1a III BauGB
Boden	Bundesbodenschutzgesetz	Ziele des BBodSchG sind <ul style="list-style-type: none"> • der langfristige Schutz des Bodens hinsichtlich seiner Funktionen im Naturhaushalt, insbesondere als <ul style="list-style-type: none"> - Lebensgrundlage und -raum für Menschen, Tiere und Pflanzen - Bestandteil des Naturhaushaltes mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen - Ausgleichsmedium für stoffliche Einwirkungen (Grundwasserschutz), - Archiv für Natur- und Kulturgeschichte, - Standorte für Rohstofflagerstätten, für land- und forstwirtschaftliche sowie siedlungsbezogene und öffentliche Nut-

		<ul style="list-style-type: none"> • zungen • der Schutz des Bodens vor schädlicher Bodenveränderungen • Vorsorgeregelungen gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderung • die Förderung der Sanierung schädlicher Bodenveränderungen und Altlasten
	Baugesetzbuch	Sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und Innenentwicklung zur Verringerung zusätzlicher Inanspruchnahme von Böden.
Wasser	Wasserhaushaltsgesetz	Sicherung der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushaltes und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen und deren Bewirtschaftung zum Wohl der Allgemeinheit und zur Unterlassung vermeidbarer Beeinträchtigungen ihrer ökologischen Funktionen.
	Landeswassergesetz	Ziel der Wasserwirtschaft ist der Schutz der Gewässer vor vermeidbaren Beeinträchtigungen und die sparsame Verwendung des Wassers sowie die Bewirtschaftung von Gewässern zum Wohl der Allgemeinheit. Niederschlagswasser ist für erstmals bebaute oder befestigte Flächen ortsnah zu versickern, zu verrieseln oder in ein Gewässer einzuleiten sofern es die örtlichen Verhältnisse zulassen.
Klima	Landschaftsgesetz NW	Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft zur Sicherung des Naturhaushaltes (und damit auch der klimatischen Verhältnisse) als Lebensgrundlage des Menschen und Grundlage für seine Erholung.
Luft	Bundesimmissionsschutzgesetz	Schutz der Menschen, der Tiere und Pflanzen, des Bodens, des Wassers, der Atmosphäre sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Immissionen) sowie Vorbeugung hinsichtlich des Entstehens von Immissionen (Gefahren, erhebliche Nachteile und Belästigungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Erscheinungen).
	TA Luft	Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen sowie deren Vorsorge zur Erziehung eines hohen Schutzniveaus für die gesamte Umwelt.
Landschaft	Bundesnaturschutzgesetz / Landschaftsgesetz NW	Schutz, Pflege, Entwicklung und ggfs. Wiederherstellung der Landschaft auf Grund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlage des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich zur dauerhaften Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft.
Mensch	TA Lärm, BImSchG & VO DIN 18005	Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sowie deren Vorsorge. Als Voraussetzung für gesunde Lebensverhältnisse für die Bevölkerung ist ein ausreichender Schallschutz notwendig, dessen Verringerung insbesondere am Entstehungsort, aber auch durch städtebauliche Maßnahmen in Form von Lärmvorsorge und -minderung bewirkt werden soll.
Kultur- und Sachgüter	Baugesetzbuch, Denkmalschutzgesetz NRW	Schutz von Kultur- und sonstigen Sachgütern vor negativen Einflüssen, Überbauung etc.

3 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen einschließlich der Prognose bei Durchführung der Planung

Im Folgenden werden die Auswirkungen des Planvorhabens auf die einzelnen Schutzgüter analysiert und bewertet. Da für das Plangebiet ein bestehendes Planungsrecht aus dem Jahr 1989 besteht, wird auf dieser Grundlage das neue Planvorhaben bewertet. So werden in einem ersten Schritt die Umweltauswirkungen im Verhältnis zwischen altem und neuem Baurecht analysiert und in diesem Zusammenhang bewertet. In einem weiteren Schritt wird allgemein die Bestandssituation beschrieben. Aus diesen Ergebnissen werden die Auswirkungen bei Umsetzung des Planvorhabens abgeleitet und in einem Ergebnis zusammengefasst.

3.1 Schutzgut Mensch – Bevölkerung/Gesundheit

Für das Schutzgut Mensch sind die mit der Planung einhergehende Auswirkungen auf das Wohnumfeld von Bedeutung. Eine besondere Betrachtung ist in der Bauleitplanung im Verfahren der 5. Änderung des Bebauungsplanes 73A für Lärmimmissionen aus zusätzlichem Fahrzeugverkehr aus den öffentlichen Straßen gemäß 16. BImSchV und den gewerbebedingten Nutzungen gemäß der TA Lärm untersucht werden.

Die TA Lärm, welche bei gewerblichen Anlagen zu Anwendung kommt, legt die folgenden Richtwerte fest und die Geräusche der Fahrvorgänge auf öffentlichen Straßen werden nach folgenden Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegt.

Gebietsausweisung Werte in dB(A)	Immissionsrichtwert nach TA Lärm		Immissionsgrenzwert nach 16. BImSchV	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Industriegebiete (GI)	70			
Gewerbegebiete (GE)	65	50	69	59
Kern, Dorf- und Mischgebiete (MK)	60	45	64	54
Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete (WA)	55	40	59	49
Reine Wohngebiete (WR)	50	35	59	49
Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegestätten	45	35	57	47

Das Büro Technische Akustik, Prof. Dr. Alfred Schmitz, hat im August 2007 eine Prognose über die zu erwartenden Geräuschimmissionen und -emissionen in der Nachbarschaft des geplanten Sparkassengebäudes entwickelt.

Beschreibung

a) Bestand

Der Bestand ist durch die Geräuschimmissionen innerhalb der Innenstadt vorbelastet. Durch die urban geprägte Umgebung ist auch die gewerbliche Nutzung des heutigen Sparkassengebäudes als vorbelastet zu beurteilen. Im Umfeld gilt die als Bewertungsgrundlage herangezogene Berliner Straße als stark belastet. Die beschriebenen Faktoren weisen für den Bestand auf eine zum Teil stark vorbelastete Situation hin.

b) altes Baurecht

Aus den vorgesehenen Nutzungen des alten Planungsrechtes ergeben sich typische nutzungsbedingte Lärmimmissionen. Eine Einschätzung der Verkehrsmengen und der diesbezüglichen Lärmpegel kann auf Grundlage des Bebauungsplanes nicht vorgenommen werden. Gleiches gilt für den Gewerbelärm, der auf Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplans erzeugt worden wäre. Eine Einschätzung sowohl für den Gewerbelärm, als auch für Verkehrslärm ist für das geltende Planungsrecht daher nicht möglich. Es ist jedoch davon auszugehen, dass mit Aufstellung des rechtskräftigen Bebauungsplanes in Bezug auf Lärmimmissionen die einschlägigen Immissionswerte zur Beurteilung von Lärm eingehalten worden wären.

c) *neues Baurecht*

Im Rahmen der Prognose und die zu erwartenden Geräuschimmissionen wurde durch den Gutachter in Gewerbe- und Verkehrslärm unterschieden.

Gewerbelärm:

Für den Vorhabenstandort gelten die Immissionen welche aus dem Betrieb der Sparkasse inklusive des zugehörigen Werksverkehrs sowie des Parkverkehrs resultiert. Durch die Umsetzung des Planungsrechts kommen Lärmquellen aus den betriebsbedingten Anlagen, wie bspw. Lüftungsanlagen hinzu. Bei der vorgegebenen Betriebsweise und Bauausführung des Gebäudes können die Immissionsrichtwerte in allen Immissionsorten während der Tageszeit eingehalten werden. Nachts wird das Gebäude nicht betrieben.

Verkehrslärm:

Für den Verkehrslärm wurde der Immissionsort an der Bismarckstraße 23 untersucht. Im Ist-Zustand sind bereits 68 dB(A) tags als Beurteilungspegel berechnet worden. Bei Umsetzung der Planung wurde, unter der Voraussetzung von ca. 1000 Mehr-Fahrten pro Tag, ein Beurteilungspegel von 69 dB(A) tags berechnet.

Durch den Entfall des zweiten Tiefgaragengeschosses unterhalb des geplanten Neubaus werden weniger Mehrfahrten für die Bismarckstraße erwartet, als in der Verkehrsuntersuchung berechnet. Folglich fallen die zusätzlichen verkehrsbedingten Lärmimmissionen geringer aus als in dem Immissionsschutzgutachten benannt.

Im Bereich des Vorhabens wird gem. den Festsetzungen im Bebauungsplan ein Wohnen im 1. OG aufgrund vorherrschenden gewerblichen und Verkehrslärm-Immissionen ausgeschlossen.

Auswirkung

Gewerbelärm:

Die Richtwerte der TA Lärm können an allen Immissionsorten unter der Voraussetzung eingehalten werden, dass alle Anlagen entsprechend dem heutigen Stand der Lärmtechnik betrieben und die als Minderungsmaßnahmen festgesetzten Sachverhalte umgesetzt werden. Eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte durch einzelne kurzzeitig selten auftretende Geräuschspitzen um mehr als 30 dB(A) tagsüber sind nicht zu erwarten.

Verkehrslärm:

Unter Zugrundelegung der Mehrbelastung von rd. 1.000 zusätzlichen Fahrzeugbewegungen kommt es einer Erhöhung um 1 dB(A) des neuen Planrechts gegenüber dem ermittelten Beurteilungspegel des Bestandes.

Der Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) wird bereits im Ist-Zustand um 9 dB(A) und ist im Planzustand um 10 dB(A) überschritten. Die Überschreitung ist zu einem großen Teil auf den Anteil der Berliner Straße zurückzuführen, der für beide untersuchten Varianten gleich bleibt bzw. sich nur unwesentlich ändert. Bei der Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch den Sparkassenneubau handelt es sich um eine nicht wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV, da nach dieser nur eine Überschreitung von > 70 dB(A) am Tag als wesentlich zu bezeichnen ist. Nach Entfall des zweiten Tiefgaragengeschosses werden sich die oben angegebenen Mehrfahrten auf der Bismarckstraße und die damit in Verbindung stehenden verkehrsbedingten Lärmimmissionen reduzieren.

Ergebnis

Gewerbelärm

Durch den Neubau des Sparkassengebäudes kommt es zu keinen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte während der Tageszeit. Nachts wird das Gebäude nicht betrieben. Insgesamt ist davon auszugehen, dass durch Umsetzung des Bebauungsplans keine ungünstigere schalltechnische Situation entstehen wird und keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

Verkehrslärm

Der Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) tags wird durch die Planung um 10 dB(A) überschritten. Dies resultiert aus der Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch die Sparkasse, welches aber im Sinne der 16. BImSchV als nicht wesentliche Änderung bezeichnet werden kann. Nach Entfall des zweiten Tiefgaragengeschosses werden sich die oben angegebenen Mehrfahrten auf der Bismarckstraße und die damit in Verbindung stehenden verkehrsbedingten Lärmimmissionen reduzieren.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass für das Schutzgut Mensch insbesondere in Bezug auf die Lärmbelastung keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

Bewertung: Es sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten

3.2 Schutzgut Arten- und Lebensgemeinschaften/Biototypen

Das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) regelt in § 42 die Vorschriften für besonders und streng geschützte Tier- und Pflanzenarten, die sog. „planungsrelevanten Arten“. Demnach ist es verboten Tiere zu töten, während best. Zeiten erheblich zu stören oder Fortpflanzungs- oder Ruhestätten zu beschädigen. Daneben ist es verboten Pflanzen zu beschädigen.

Um dem Gesetz Rechnung zu tragen wurden in einem ersten Schritt das Vorkommen streng bzw. besonders geschützter Arten anhand des Naturschutz-Fachinformationssystem unter www.naturschutz-fachinformationssystem-nrw.de geprüft. Anhand der Liste planungsrelevanter Arten des Messtischblattes 4807 wurden die Habitatanforderungen der Arten mit den im Plangebiet vorhandenen Raumstrukturen verglichen und bei einer Ortsbegehung in der Örtlichkeit am 30.10.2007 überprüft. Hierbei wurden insbesondere die Bereiche an der Itter untersucht. Die Ergebnisse sind im folgenden zusammengefasst.

Beschreibung

a) Bestand

Die Bestandssituation im Plangebiet ist geprägt von der stark urbanen Umgebung in der Innenstadt von Hilden. Die Flächen sind überwiegend versiegelt, vereinzelt sind Ziergehölz- und Baumpflanzungen zu finden. Nördlich an das Plangebiet grenzend befindet sich der urban geprägte Bachlauf der Itter. Die Gewässeraue begleitend sind Gehölzstrukturen zu finden. In diesem Zusammenhang ist der ökologische Zustand der Itter als gering zu bewerten.

b) altes Baurecht

Im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 73A von 1989 sind die Flächen des Gewässers zzgl. der Böschungen als Wasserflächen dargestellt. Südlich an die Itter grenzend werden Grünflächen und Verkehrsflächen ausgewiesen. Der übrige Bereich ist vorwiegend als versiegelte Flächen definiert.

c) *neues Baurecht*

Das neue Baurecht sieht weitgehend eine Fortschreibung der Festsetzungen aus dem Jahre 1989 vor. Die Verkehrs-, Grün- und Bauflächen werden im Gebiet durch die Planung neu aufgeteilt.

Auswirkung

Gegenüber dem alten Planungsrecht stellt das Planvorhaben eine überwiegende Fortschreibung der Situation dar. In die Gewässerstruktur wird nicht eingegriffen, sodass hier keine Auswirkungen zu erwarten sind. Der Bestand mit den vorhandenen Strukturen bleibt gesichert.

Hinweise auf planungsrelevante Arten liegen für den Bereich nicht vor. Potentiell stellt die Itter jedoch einen Lebensraum für verschiedene Arten und Lebensgemeinschaften dar. Die Attraktivität dieses Lebensraumes in diesem Abschnitt der Itter ist jedoch als gering zu bewerten, da die Itter ca. alle 20 m durch Brücken und Kanalbauwerke unterbrochen ist. Die freie Jagdflugbahn, z.B. für Fledermäuse, ist hierdurch stark beeinträchtigt.

Im Gewässerabschnitt des Plangebietes kann es möglich sein, dass der Eisvogel zur Nahrungsaufnahme das Gebiet besucht. Da jedoch in die Gewässerstruktur nicht eingegriffen wird, ist eine erhebliche Beeinträchtigung von möglichen Vorkommen nicht gegeben.

Der Unteren Landschaftsbehörde ist das Vorhandensein von Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten von planungsrelevanten Arten nicht bekannt. Vereinzelt kann es sein, dass verschiedene Arten für die Nahrungssuche Teile des Gebietes durchfliegen. Da jedoch die im Bestand vorhandenen Strukturen erhalten bleiben, ist davon auszugehen, dass die Funktion der Itter für mögliche Vorkommen planungsrelevanter Arten nicht nachteilig verändert wird.

Ergebnis

Durch die anthropogen überformten und stark versiegelten angrenzenden Flächen ist das Plangebiet einer geringen ökologischen Wertigkeit zuzuordnen. Eine urban geprägte Umgebung und eine starke Versiegelung grenzen die Itter in ein stark ausgebautes Gewässerbett. Durch die Umsetzung der Planung kommt es zwar zu einer geringen Vergrößerung des Gebäudekörpers, jedoch werden versiegelte Flächen aufgenommen und als Grünflächen an der Itter gestaltet. In das Gewässer wird durch das Planvorhaben nicht eingegriffen, so dass die ökologische Funktion erhalten bleibt. Auswirkungen auf planungsrelevante Arten sind nicht zu erwarten, da die Strukturen entlang des Gewässers nicht verändert werden.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Auswirkungen der Planung auf den Bestand der Arten und Lebensgemeinschaften und Biototypen als nachrangig zu betrachten sind.

Bewertung: ist als nachrangig zu betrachten

3.3 Schutzgut Orts- und Landschaftsbild

Bei der Betrachtung des Schutzgutes Orts- und Landschaftsbild stehen die optischen Eindrücke in der Betrachtung im Vordergrund. Von Bedeutung sind die Aspekte Vielfalt, Eigenart und Schönheit, als festgelegte Faktoren für die Bewertung. In Folgenden wird das Schutzgut Orts- und Landschaftsbild verbal argumentativ beschrieben und bewertet. Auf die Betrachtung des Landschaftsbildes wird jedoch verzichtet, da das Plangebiet vollständig dem Innenstadtbereich zuzuordnen ist.

Beschreibung

a) Bestand

Das Plangebiet ist sehr stark urban geprägt und wird durch die bestehenden Strukturen bestimmt. Umrahmt von Geschäfts- und Bürohäusern ist das Gebiet einer typischen Innenstadtlage zuzuordnen. Südlich angrenzend verläuft die Mittelstraße, eine der Haupteinkaufsstraßen in der Innenstadt von Hilden. Nördlich an das Plangebiet grenzend verläuft die Itter, welche in ein stark ausgebautes Gewässerbett eingezwängt ist und durch Gehölz- und Baumstrukturen begleitet wird. Das Gebäude der Sparkasse ist aus den 70er Jahren und fügt sich als Solitär in die bestehenden Stadtstrukturen ein.

b) altes Baurecht

Das alte Baurecht setzt für den Geltungsbereich des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans ein Kerngebiet (MK) mit max. sechs zulässigen Geschossen fest. Entlang der Itter weist der rechtskräftige Bebauungsplan eine Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage aus. Die Grünflächenfestsetzung wird von der Itter aus östlich des Kerngebietes als bandartige Struktur über den Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz bis zu den Gebäuden Mittelstraße Nrn. 40 und 42 durchgezogen.

c) neues Baurecht

Das neue Baurecht setzt für das Plangebiet leicht vergrößerte überbaubare Flächen fest. Die Grünfläche nordöstlich des Kerngebietes wird durch die Planung neu gestaltet.

Auswirkung

Das neue Baurecht sieht für den Vorhabenbezogenen Bebauungsplan ein Kerngebiet (MK) mit der Festsetzung der maximalen Höhe der baulichen Anlagen und leicht vergrößerten überbaubaren Flächen vor. Im Grundsatz sieht das neue Planrecht jedoch eine ähnliche Bebauung und Struktur wie nach dem alten Planrecht vor. Somit sind keine Auswirkungen in Bezug auf das Orts- und Landschaftsbild zu erwarten.

Ergebnis

Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass die orthogonal geprägte Architektur der 70er Jahre im Bestand durch die geschwungene Form des Neubaus überplant wird. Jedoch nach dem alten Baurecht ist keine Aussage über die Ausprägung des Gebäudes festgehalten, welche als Grundlage für die Bewertung zwischen altem und neuem Baurecht herangezogen werden kann. Somit reduziert sich die Beurteilung auf die Festsetzung der Baugrenzen wonach keine Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild zu erwarten sind.

Bewertung: Es werden keine Auswirkungen erwartet.

3.4 Schutzgut Boden

Der Boden nimmt mit seinen vielfältigen Funktionen eine zentrale Stellung im Ökosystem ein und ist damit ein wichtiger Bestandteil der natürlichen Lebensgrundlagen. Nach dem BauGB ist ein sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden durch Nachverdichtung und Innenentwicklung anzustreben.

Beschreibung

a) Bestand

Das Plangebiet ist im Bestand weitgehend versiegelt. Laut digitaler Bodenkarte NRW herrschen für den Bereich hauptsächlich typische Braunerden vor. Im Bereich der Itter

sind Gley-Kolluvien zu finden. Angaben zu Altlasten oder Bodendenkmälern liegen nicht vor. Im Plangebiet befindet sich der Altstandort Nr. 28993 (Chemische Reinigung, Mahl,- und Schälmmühlen ua.), welcher bisher nicht untersucht wurde, so dass unklar ist, ob Belastungen vorhanden sind.

b) altes Baurecht

Das alte Baurecht sieht eine mögliche Versiegelung von 8.110 qm vor. 1.640 qm werden als Grünfläche und 580 qm als Wasserfläche ausgewiesen. Der Versiegelungsgrad nach altem Planrecht liegt bei ca. 78,5%.

c) neues Baurecht

Nach dem neuen Baurecht wird eine Versiegelung bis zu ~~8.210~~ 8.300 Qm ermöglicht. 1.540 qm werden als Grünfläche und 580 qm als Wasserfläche ausgewiesen. Der Versiegelungsgrad nach neuem Planrecht liegt bei ca. ~~79~~ 80%.

Auswirkung

Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind nicht zu erwarten da die Planung in den Grundzügen erhalten bleibt und nur in geringem Maße verändert wird. Die Versiegelung bleibt nahezu gleich. Somit können die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden als nachrangig betrachtet werden.

Durch die anthropogene Überformung kann das Gebiet als vorbelastet angesehen werden und natürliche Bodentypen sind nicht mehr vorhanden.

Ergebnis

Da in Folge der Neuplanung das bestehende Planungsrecht im Wesentlichen fortgeschrieben wird, kann das Schutzgut Boden als nachrangig betrachtet werden.

Die Fläche des Altstandorts wird im Bebauungsplan gekennzeichnet. Im weiteren Planverfahren wird die Untere Bodenschutzbehörde des Kreises Mettmann beteiligt.

Bewertung: kann als nachrangig betrachtet werden

3.5 Schutzgut Wasser

Für die Bewertung des Schutzguts Wasser sind die Bereiche Grundwasser und Oberflächenwasser zu unterscheiden. Im Folgenden werden die Bereiche verbal argumentativ bewertet.

Beschreibung

a) Bestand

Oberflächenwasser: Im nördlichen Teil des Plangebietes verläuft die Itter, ein Gewässer II. Ordnung, welche eine geringe ökologische Wertigkeit aufweist.

Grundwasser: Es liegen derzeit keine Angaben zur Höhe des Grundwassers vor.

b) altes Baurecht

Nach altem Baurecht wird die Gewässerparzelle der Itter als Wasserfläche festgesetzt. Der Versiegelungsgrad beträgt ca. 78,5%.

c) *neues Baurecht*

Mit dem neuen Baurecht wird die Gewässerparzelle planungsrechtlich gesichert und als Wasserfläche und Grünfläche festgesetzt. Der Versiegelungsgrad nach dem neuen Baurecht beträgt ca. ~~79~~ 80%.

Auswirkung

Auswirkungen durch das Planvorhaben auf das Schutzgut Wasser sind nicht zu erwarten, da in Grundzügen das alte Baurecht erhalten bleibt. Das Oberflächengewässer wird planungsrechtlich im Bestand gesichert und Einträge in dieses können ausgeschlossen werden, da die Beseitigung von Niederschlags- und Schmutzwasser über die bereits bestehende Kanalisation im Trennsystem erfolgt. Die Versiegelung bleibt nahezu gleich, wodurch dieser Gesichtspunkt als nachrangig betrachtet werden kann.

Ergebnis

Da durch die Neuplanung das bestehende Planungsrecht im wesentlichen erhalten bleibt und nur geringfügige Ergänzungen (Ausweisung als Fläche für die Wasserwirtschaft) vorgenommen werden, werden keine Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser erwartet.

Bewertung: es werden keine Auswirkungen erwartet.

3.6 Schutzgut Klima und Luft

Im Falle der Bebauung von Stadt- und Landschaftsräumen sind Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft zu analysieren. Dies geschieht verbal argumentativ.

Beschreibung

a) *Bestand*

Der Untersuchungsraum liegt im atlantisch geprägten Klimaraum mit relativ milden Wintern und mäßigen Sommern. Die mittlere Lufttemperatur liegt bei 1,5 °C im Januar und bei 17,5 °C im Juli. Die mittlere Niederschlagshöhe beträgt ca. 800 mm.

b) *altes Baurecht*

In der Flächenbilanz lässt sich nach dem alten Baurecht ein Versiegelungsgrad von ca. 78% ablesen. Das Planrecht sieht eine Bebauung als MK mit einer sechsgeschossigen Bebauung vor.

c) *neues Baurecht*

Nach dem neuen Planrecht erhöht sich der Versiegelungsgrad in der Flächenbilanz nur geringfügig um ca. 1,5%. Mit dem Planrecht wird eine Bauweise im MK mit einer max. Höhe festgelegt. Zusätzlich sind weitere flankierende Maßnahmen (z.B. Energiekonzept) geplant. Diese werden im Durchführungsvertrag verbindlich geregelt.

Auswirkung

Im urbanen und stark versiegelten Bereich der Mittelstraße ist der Bestand schon als vorbelastet anzusehen. Im Verhältnis zwischen altem und neuem Baurecht lassen sich keine erheblichen Auswirkungen in Bezug auf das Schutzgut Klima und Luft feststellen, da es keine wesentliche Veränderungen gibt. Zusätzlich sind weitere Maßnahmen geplant, die sich positiv auf das Schutzgut auswirken.

Ergebnis

Auf Grund der Vorbelastungen und der nicht wesentlichen Änderung des Planungsrechts ist das Schutzgut als nachrangig zu betrachten.

Bewertung: kann als nachrangig betrachtet werden

3.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Unter Kultur- und Sachgütern sind Güter zu verstehen, die Objekte von gesellschaftlicher Bedeutung als architektonisch wertvolle Bauten oder archäologische Schätze darstellen. Wichtige Grundlage bilden hier die jeweiligen Denkmallisten der Stadt oder des Landes. Die Bewertung erfolgt verbal argumentativ.

Beschreibung

a) Bestand

Die Bestandssituation im Plangebiet ist geprägt von der stark urbanen Umgebung in der Innenstadt von Hilden. Die Bebauung Mittelstr. 40 ist als Baudenkmal in der Denkmalliste eingetragen.

b) altes Baurecht

Das alte Baurecht setzt im Geltungsbereich des Bebauungsplanes die Hausnummer 40 + 42 der Mittelstr. als Baudenkmal nachrichtlich fest.

c) neues Baurecht

Nach dem neuen Planrecht wird die Nr. 40 der Mittelstr. (Bürgerhaus) nachrichtlich als Denkmal fortgeschrieben und als Fläche für den Gemeinbedarf festgesetzt. Die Nr. 42 der Mittelstr. wurde in der Zwischenzeit aus der Denkmalliste der Stadt Hilden herausgenommen.

Auswirkung

Auswirkungen auf die vorhandenen Denkmäler innerhalb des Plangebietes sind nicht zu erwarten. Der Bebauungsplan übernimmt nachrichtlich das bestehende Baudenkmal Mittelstr. 40.

Ergebnis

Da durch die Neuplanung das bestehende Planungsrecht und die veränderte Bestandssituation fortgeschrieben wird, werden keine Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter erwartet.

Bewertung: es werden keine Auswirkungen erwartet.

3.8 Wechselwirkungen zwischen den Umweltbelangen

Die zu betrachtenden Umweltbelange beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße. Um die verschiedenen Formen der Wechselwirkungen zu ermitteln, werden die Beziehungen der Umweltbelange in ihrer Ausprägung ermittelt und miteinander verknüpft, wie die folgende Tabelle zeigt.

	Mensch	Tiere / Pflanzen	Boden	Wasser	Klima / Luft	Land-schafts-bild
Mensch		○	○	○	○	○
Tiere / Pflanzen	○		○	○	○	○
Boden	○	○		○	○	○
Wasser	○	○	○		○	○
Klima / Luft	○	○	○	○		○
Land-schafts-bild	○	○	○	○	○	

○ = neutrale / keine erhebliche Auswirkung

3.9 Eingriffsbilanzierung - Kompensationsbedarf

Für das Planvorhaben existiert ein geltender Bebauungsplan aus dem Jahr 1989. Mit der Aufstellung der 5. Änderung des Bebauungsplanes 73A wird eine annähernd gleiche Auslastung des Plangebietes vorbereitet. In der Betrachtung des Verhältnisses zwischen altem und neuem Baurecht ist zu beachten, dass der Eingriff in Boden, Natur und Landschaft bereits vor der planerischen Entscheidung über die 5. Änderung des Bebauungsplanes i.S.d. § 1a (3) BauGB zulässig war.

Aus der Flächenbilanz in der Gegenüberstellung der Planrechte ergibt sich ein rechnerisches Defizit Überschuss von 200 400 Wertpunkten. Der Erfüllungsgrad beträgt somit von rund 96 100 %. Der Eingriff ist somit als unerheblich zu bewerten.

Flächenbilanz:

Bewertet nach den Arbeitshilfen zur Eingriffsbewertung MURL von 2002

A) Bestand nach geltendem Planrecht BP 73A vom 1989				
Code	Biototyp	Fläche in m ²	Grundwert	Gesamtwert
1.1	versiegelte Fläche (Verkehr)	2.820	0	0
1.1	versiegelte Fläche (Bebauung)	5.290	0	0
4.3	Grünflächen	1.640	2	3.280
7.1	naturfremde Gewässer	580	3	1.740
gesamt:		10.330		
Gesamtflächenwert A				5.020

B) Planung nach neuem Planrecht BP 73A 5. Änderung				
Code	Biototyp	Fläche in m ²	Grundwert	Gesamtwert
1.1	versiegelte Fläche (Verkehr)	3.650 <u>3.610</u>	0	0
1.1	versiegelte Fläche (Bebauung)	4.560 <u>4.690</u>	0	0
4.2	<u>Intensivbegrünung</u>	<u>600</u>	<u>1</u>	<u>600</u>
4.3	Grünflächen	1.540 <u>1.450</u>	2	3.080 <u>2.900</u>
7.1	naturfremde Gewässer	580	3	1.740
gesamt:		10.330		
Gesamtflächenwert B				4.820 <u>5.420</u>

Gesamtbi- lanz	Gesamtflä- chenwert B	4.820
	- Gesamtflä- chenwert A	5.020
	Defizit in Punkten	-200
	Erfüllungs- grad	96,02 <u>100,00</u>

Versiegelung:

A) 8,110
B) 8,210 8,300

Versiegelungsgrad:

A) 78,51
B) 79,48 80,35

4 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen

Die Planung führt zu einem rechnerischen Defizit Überschuss von 200 400 Wertpunkten. Das Planungskonzept des geplanten Bank- und Geschäftsgebäudes sieht eine Begrünung der Dachflächen als sog. „Dachgarten“ vor, die der Gestaltung des Baukörpers dient und zudem positive Eigenschaften für die Wärmedämmung des Gebäudes besitzt. Insgesamt soll der Energiebedarf des Gebäudes durch große Glasflächen in den Fassaden, das hausinterne Lüftungssystem und die Wärmedämmung auf ein erforderliches Minimum reduziert werden. Im weiteren Verfahren werden weitere Mög-

lichkeiten von Energieeinsparung einerseits und die Nutzung alternativer Energieträger andererseits geprüft. Untersucht werden in diesem Zusammenhang eine Photovoltaikanlage auf den Büroriegeln sowie die Nutzung alternativer Energien durch ein Blockheizkraftwerk (BHKW) mit Kraft-Wärme-Kopplung. ~~Das ermittelte naturschutzfachliche Defizit kann somit durch flankierende Maßnahmen bezüglich des Energiekonzeptes und der Dachbegrünung aufgefangen werden.~~ Diese Maßnahmen sollen werden im Durchführungsvertrag geregelt werden.

In Bezug auf das Schutzgut Mensch für das Vorhaben werden als Voraussetzung für die Einhaltung der Richtwerte der TA Lärm folgende bauliche Vorgaben gemacht:

- Die Schalleistungspegel der stationären Anlagen (Auslässe z.B. von Lüftung und Kühlung) sind in Summe auf folgende Werte zu begrenzen:
Tag/Nach: ≤ 70 dB(A)
- An einer eventuellen Regenrinne der Tiefgarageneinfahrt sind Maßnahmen zur Geräuschminderung (z.B. Auflagerung des Gitterrostes auf Hartgummiprofile) vorzusehen.

5 Entwicklungsprognose – 0-Variante

In der Entwicklungsprognose der 0-Variante, wenn die aktuelle Planung nicht umgesetzt würde, könnte nach dem alten Planungsrecht des Bebauungsplanes aus dem Jahr 1989 die Fläche beplant werden. Das alte Baurecht setzt im Vorhabenbezogenen Bebauungsplan für den Bereich des Sparkassengebäudes ein Kerngebiet (MK) mit max. sechs zulässigen Geschossen und einer möglichen Versiegelung von 8.110 qm (ca. 78 %) fest.

6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Der Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) B-Plan Nr. 72 A 5. Änderung, ist ein zwischen Investor und Gemeinde abgestimmter Plan, der das konkrete Bauvorhaben und die Erschließungsmaßnahmen regelt. Vor diesem Hintergrund wurden keine anderweitigen Planungsmöglichkeiten geprüft.

7 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der planungsbedingten, erheblichen Umweltauswirkungen

Gemäß § 4c BauGB ist es das Ziel des sog. „Monitorings“, die erheblichen Umweltauswirkungen, die aufgrund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten, zu überwachen und unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln, um ggf. geeignete Abhilfemaßnahmen ergreifen zu können.

Da durch die Aufstellung und Durchführung des Bebauungsplanes nach gegenwärtigem Informationsstand keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, kann demzufolge bei diesem verbindlichen Bauleitplan die Festlegung von Überwachungsmaßnahmen i.S.d. § 4c BauGB entfallen.

8 Zusammenfassung

Die Planung sieht auf dem Gelände der Sparkasse Hilden eine Bebauung des vorhandenen Sparkassengebäudes mit einem Dienstleistungs- und Bürogebäude vor. Nördlich an das Gebäude angrenzend verläuft die Itter als Gewässer 2. Ordnung, die von der Planung unberührt bleibt

Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 73A aus dem Jahre 1989 (in der Fassung der 1. Änderung) setzt für den Geltungsbereich des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans ein Kerngebiet (MK), Fläche für den Gemeinbedarf, Grün- und Wasserflächen und Verkehrsflächen mit typischen Ausnutzungskennziffern fest. Demnach ist ein entsprechender Eingriff in Boden, Natur und Landschaft bereits vor der planerischen Entscheidung über die 5. Änderung des Bebauungsplanes i.S.d. § 1a (3) BauGB zulässig. Das Schutzgut Mensch ist in Bezug auf die Lärmimmissionen untersucht worden.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass durch Umsetzung des Bebauungsplans keine ungünstigere schalltechnische Situation in Bezug auf den Gewerbelärm entstehen wird und daher keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

Die Erhöhung des Verkehrsaufkommens, die durch den Neubau der Sparkasse hervorgerufen werden kann im Sinne der 16. BImSchV als nicht wesentliche Änderung bezeichnet werden.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass für das Schutzgut Mensch insbesondere in Bezug auf die Lärmbelastung keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Dies wird wiederum durch den Entfall des zweiten Tiefgaragengeschosses nach der öffentlichen Auslegung und die damit verbundenen geringeren zusätzlichen verkehrlichen und lärmtechnischen Belastungen sichergestellt.

Die Belange des Artenschutzes wurden anhand einer Potenzialabschätzung über Nist-, Brut- und Jagdreviere von planungsrelevanten Arten, insbesondere mögliche Vorkommen von Vogel- und Fledermausarten im Oktober 2007 analysiert. Im Ergebnis lässt sich zusammenfassen, dass durch die Planung kein Verlust von möglichen Lebensräumen einhergeht. Durch die unmittelbare Nähe anthropogener Nutzungen kann schon im Bestand von dauerhaft anhaltenden Störungen im Umfeld ausgegangen werden, die eine Attraktivität der Strukturen als Nist- und Brutstätte stark einschränken. Als Jagdrevier insbesondere für Fledermäuse können die Strukturen möglicherweise interessant sein, weisen jedoch eine geringe Attraktivität auf, da ca. alle 20 m in Fließgewässerrichtung die Itter durch Brücken oder Kanalbauwerke unterbrochen ist.

Durch die anthropogen überformten und stark versiegelten angrenzenden Flächen ist das Plangebiet einer geringen ökologischen Wertigkeit zuzuordnen.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass es teilweise zwar zu einer geringen Beeinträchtigung durch die Realisierung des Planvorhabens kommen kann, doch in der Summe sind keine erheblichen und dauerhaften negativen Auswirkungen zu erwarten.

Quellen und Literaturverzeichnis

- BAUGB - BAUGESETZBUCH (BAUGB) IN DER FASSUNG DER BEKANNTMACHUNG VOM 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), geändert durch Gesetz vom 21.12.2006 (BGBl. I S. 3316)
- BNATSCHG – GESETZ ÜBER NATURSCHUTZ UND LANDSCHAFTSPFLEGE (BNATSCHG - BUNDESNATURSCHUTZGESETZ) vom 25. März 2002 (BGBl. I S. 1193), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 666)
- DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH, KÖLN (2007): „Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben Sparkassenneubau in Hilden“, 29.06.2007
- LANUV (LANDESAMT FÜR NATURSCHUTZ, UMWELT UND VERBRAUCHERSCHUTZ DES LANDES NRW): Internetrecherche – Quelle: <http://www.naturschutz-fachinformationssysteme-nrw.de>, recherchiert am 15.10.2007
- LG NW - GESETZ ZUR SICHERUNG DES NATURHAUSHALTS UND ZUR ENTWICKLUNG DER LANDSCHAFT (LANDSCHAFTSGESETZ - LG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.07.2000 (GV NRW S. 568) zuletzt geändert am 1.3.2005 (GV.NW. S. 191)
- LÖBF (LANDESANSTALT FÜR ÖKOLOGIE, BODENORDNUNG UND FORSTEN/LANDESAMT FÜR AGRARORDNUNG NRW) (Hrsg.) (1999): Rote Liste der gefährdeten Pflanzen und Tiere in Nordrhein-Westfalen, 3. Fassung. – LÖBF-Schr.R. 17, 644 S. Recklinghausen.
- TAC TECHNISCHE AKUSTIK (2007): „Prognose über die zu erwartenden Geräuschemissionen und –immissionen in der Nachbarschaft eines geplanten Sparkassengebäudes“, Korschenbroich, 20.08.2007
- VOGELSCHUTZRICHTLINIE – Richtlinie des Rates vom 02.04.1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (79/409/EWG)

Kartenverzeichnis

- GEOLOGISCHES LANDESAMT NORDRHEIN-WESTFALEN (GLA) (Hrsg.) (1999): Digitale Bodenkarte von Nordrhein-Westfalen 1:50.000.
- GEOLOGISCHES LANDESAMT NORDRHEIN-WESTFALEN (GLA) (Hrsg.) (2000): Digitale Geologische Karte von Nordrhein-Westfalen 1:100.000.

Im Auftrag der Sparkasse Hilden Ratingen Velbert

Haan, den 26.05.2008

Dipl.-Ing. Stadtplaner Tobias Rasch
ISR Stadt + Raum GmbH & Co. KG

i.A Dipl.-Ing. (FH) M.Sc. Jan Roth
ISR Stadt + Raum GmbH & Co. KG

5

1



Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 73 A 5.Änderung Stand 27.05.2008

Textliche Festsetzungen

1. Art der Nutzung

(gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB und § 7 BauNVO)

Kerngebiete

- 1.1 Im Kerngebiet (MK) sind die nach § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO allgemein zulässigen Vergnügungsstätten (z.B. Spielhallen, Sex-Kinos, Peep-Shows, Striptease-Shows, Eros-Center, Dirnenunterkünfte, Diskotheken, Tanzlokale) gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO unzulässig.
- 1.2 Die nach § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO allgemein zulässigen Einzelhandelsbetriebe mit der Nutzungsart „Sex-Shop“ sind gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO unzulässig.
- 1.3 Tankstellen im Sinne von § 7 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO sind i.V.m. § 1 Abs. 5 BauNVO unzulässig.
- 1.4 Die nach § 7 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Tankstellennutzungen gem. § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO sind nicht Bestandteil des Bebauungsplans. Davon betroffen sind Tankstellen, die nicht unter § 7 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO fallen.
- 1.5 Sonstige Wohnungen sind im Gebäude Mittelstraße 42 ab dem 1. Obergeschoss zulässig.
Sonstige Wohnungen sind innerhalb des Vorhaben- und Erschließungsplans ab dem 1. Obergeschoss unzulässig.

2. Maß der Nutzung

(gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB und § 16 Abs. 1, 3 und 4 BauNVO)

- 2.1 Das Maß der baulichen und sonstigen Nutzung wird bestimmt durch die Grundflächenzahl (GRZ), die Zahl der Geschosse bzw. die Höhe baulicher Anlagen.
- 2.2 Die zulässige Höhe der baulichen Anlagen bezieht sich auf Meter über Normalhöhennull (m ü NHN).
- 2.3 Eine Überschreitung der festgesetzten Maximalhöhen sind für Technikaufbauten in Summe bis zu 10% der Geschossfläche des darunterliegenden Geschosses und bis maximal 2,0m Höhe zulässig.

3. Bauweise

(gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

Im Kerngebiet (MK) ist gemäß § 22 (4) BauNVO eine abweichende Bauweise (a) festgesetzt: Als abweichende Bauweise gilt die offene Bauweise mit der Maßgabe, dass einzelne Gebäudelängen mehr als 50 m betragen dürfen.

4. Tiefgaragen

(gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB und § 12 BauNVO)

Tiefgaragen (Tga) sind nur in den überbaubaren Flächen und den gekennzeichneten Bereichen zulässig.

**5. Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen
(gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)**

5.1 Die Schalleistungspegel (Lw) der stationären Anlagen (Auslässe von Lüftungs- und Kühlungsanlagen) sind in der Summe auf $L_w < 70 \text{ dB(A)}$ zu begrenzen.

5.2 An eventuell erforderlichen Regenrinnen der Tiefgarageneinfahrt sind Maßnahmen zur Geräuschkürzung (z.B. Auflagerung des Gitterrostes auf Hartgummiprofilen) vorzusehen.

6. Vorhaben und Erschließungsplan (gemäß § 12 Abs. 3a)

Im Plangebiet sind nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet. Änderungen des Durchführungsvertrages oder der Abschluss eines neuen Durchführungsvertrages sind zulässig.

LEGENDE

ZEICHNERISCHE FESTSETZUNGEN

Signaturen gemäß der Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90)

1.1. Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs.1 Nr.1 des Baugesetzbuches -BauGB-, § 1 bis 11 der Baunutzungsverordnung -BauNVO-)

 1.2.3. Kerngebiete (§ 7 BauNVO)

2.1. Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 BauGB, §16 BauNVO) Baunutzungsverordnung -BauNVO-)

 2.5. Grundflächenzahl

 2.7. Zahl der Vollgeschosse

 Höhe baulicher Anlagen in Meter über Normalhöhennull

3. Bauweise, Baulinien, Baugrenzen (§ 9 Abs.1 Nr.2 BauGB, § 22 und 23 BauNVO)

 3.3 Abwelchende Bauweise

 3.4. Baulinie

 3.5. Baugrenze

4. Flächen für den Gemeinbedarf (§ 5 Abs.2 Nr.2 und Abs.4, § 9 Abs. 1 Nr.5 und Abs. 6 BauGB)

 4.1 Flächen für den Gemeinbedarf

 Öffentliche Verwaltungen

6. Verkehrsflächen (§ 9 Abs.1 Nr.11 und Abs.6 BauGB)

 6.1. Straßenverkehrsfläche

 6.2. Straßenbegrenzungslinie

 6.3. Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

9. Grünflächen (§ 9 Abs.1 Nr.11 und Abs.6 BauGB)

 Öffentliche Grünflächen

 Zweckbestimmung Parkanlage

10. Wasserflächen und Flächen für die Wasserwirtschaft, den Hochwasserschutz und die Regelung des Wasserabflusses (§ 5 Abs.2 Nr.7 und Abs.4, §9 Abs.1 Nr. 16 und Abs. 6 BauGB)

 10.2 Umgrenzung von Flächen für die Wasserwirtschaft, den Hochwasserschutz und die Regelung des Wasserabflusses

RKB Regenklärbecken

RRB Regenrückhaltebecken

14. Regelungen für die Stadterhaltung und für den Denkmalschutz (§ 5 Abs.4, §9 Abs.6, § 172 Abs.1 BauGB)

 14.3 Einzelanlagen, die dem Denkmalschutz unterliegen

15. Sonstige Planzeichen

 15.5. Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zugunsten der Stadt und der Allgemeinheit zu belastende Flächen (§ 9 Abs.1 Nr.21 und Abs. 6 BauGB)

 15.12. Umgrenzung der Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind (§ 9 Abs.5 Nr.3 und Abs. 6 BauGB)

 15.13. Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans (§ 9 Abs.7 BauGB)

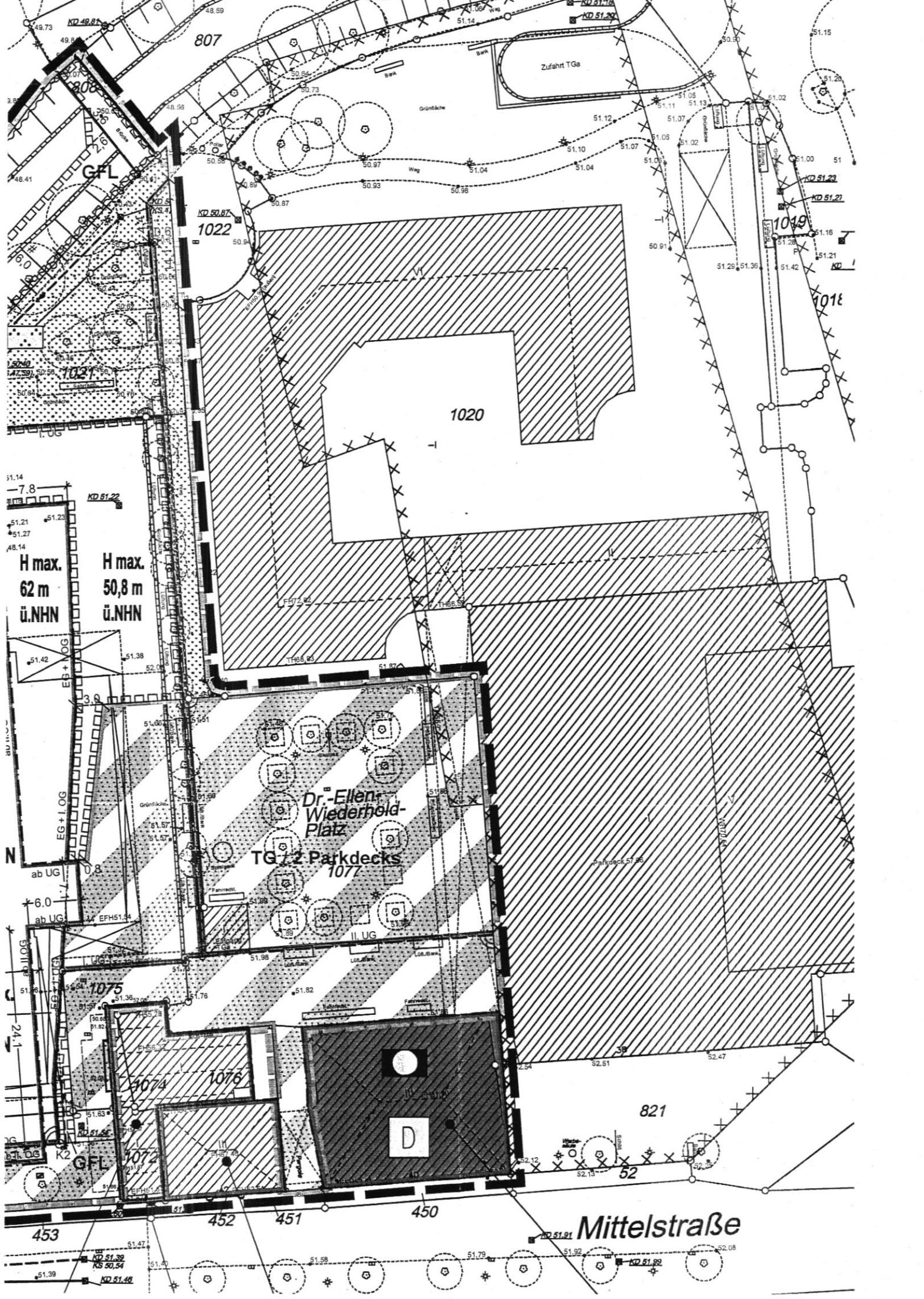
 Grenze des Vorhaben- und Erschließungsplans

 Tiefgaragenein- und ausfahrt

4

1





807

Zufahrt TGa

1022

1020

1049

1018

Dr.-Ellen-Wiederhold-Platz

TG 7.2 Parkdecks 1077

D

821

Mittelstraße

H max. 62 m ü.NHN

H max. 50,8 m ü.NHN

N

GFL

453

452

451

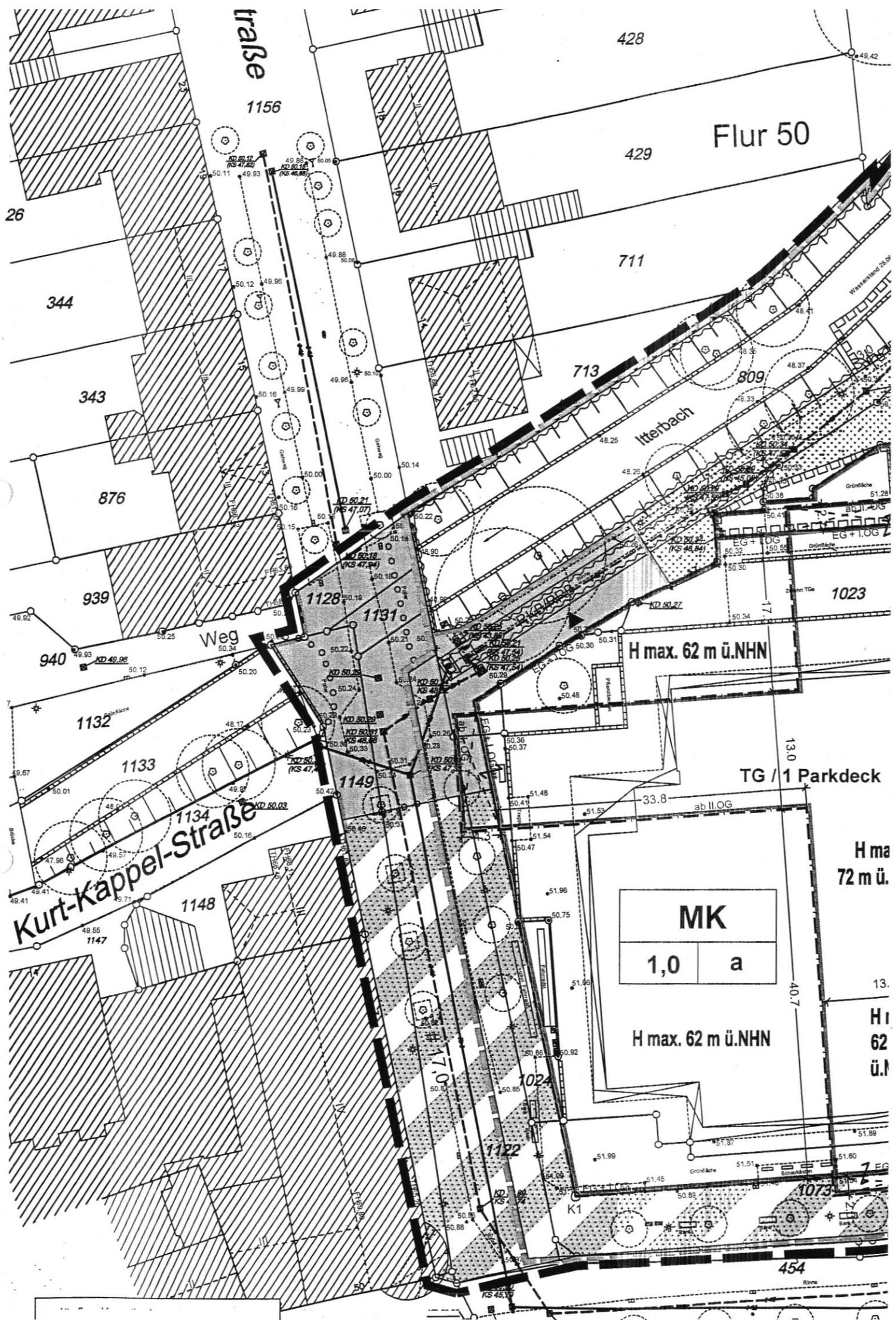
450

52

KD 51.39
KS 50.54
KD 51.48

KD 51.81
KD 51.82

51.39 51.47 51.00 51.98 51.79 51.92 52.08



Flur 50

Kurt-Kappel-Straße

H max. 62 m ü.NHN

TG / 1 Parkdeck

H max. 72 m ü.

MK
1,0 a
H max. 62 m ü.NHN

454

